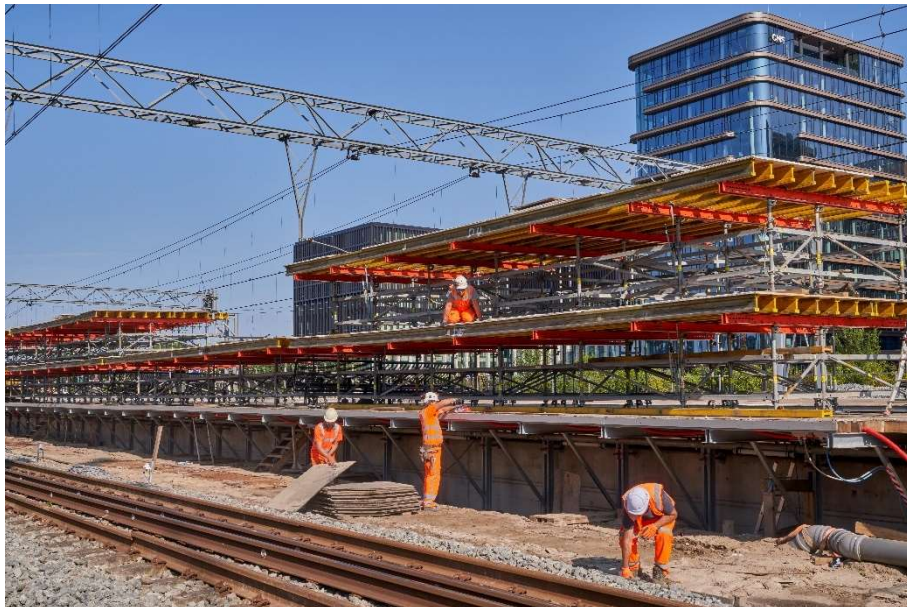


Halfjaarrapportage Zuidasdok

Periode: 1 juli t/m 31 december 2022



Vorbereidende werkzaamheden Brittenpassage

Auteur: Programmaorganisatie Zuidasdok
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie: 1.0

Datum: 31-12-2022
Status: Definitief

Inhoud

| | |
|--|----|
| Hoofdstuk 1 Inleiding | 3 |
| 1.1 Doel rapportage | 3 |
| 1.2 Leeswijzer | 3 |
| 1.3 Programmadoelstellingen | 3 |
| Hoofdstuk 2 Samenvatting | 5 |
| Hoofdstuk 3 Programmavoortgang | 9 |
| 3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT) | 9 |
| 3.2 S&C/ICT Metro | 12 |
| 3.3 Knooppunten | 13 |
| 3.4 Tunnel | 15 |
| 3.5 Programma | 16 |
| Hoofdstuk 4 Programmabeheersing | 18 |
| 4.1 Scope | 18 |
| 4.2 Planning | 18 |
| 4.3 Financiën | 21 |
| 4.4 Risico's | 26 |
| 4.5 Organisatie en kwaliteit | 29 |
| Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie | 31 |
| 5.1 Stakeholdermanagement | 31 |
| 5.2 Bereikbaarheid | 33 |
| 5.3 Communicatie | 35 |
| Bijlagen | 36 |
| 1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok | 36 |
| 2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten | 38 |
| Financiering | 39 |

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Doel rapportage

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

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 juli tot en met 31 december 2022.

1.2 Leeswijzer

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

Pagina: 3/39

Datum: 31-12-2022

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

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.

Hoofdstuk 2

Samenvatting

Programmavoortgang

In deze samenvatting worden de belangrijkste ontwikkelingen in de verslagperiode en relevante actuele ontwikkelingen toegelicht.

OVT

In een buitendienststelling van 22 juli tot 3 augustus 2022 is de fundering van twee treindekken gerealiseerd. De treindekken worden in 2023 op hun plek geschoven. Tijdens de buitendienststelling ontstond vertraging vanwege de beperkte werkruimte en coronabesmetting bij een aantal sleutelfunctionarissen. De vertraging kon vrijwel geheel worden ingelopen. In overleg is besloten om enkele niet-risicovolle onderdelen door te schuiven naar een volgende buitendienststelling.

Een voorwaarde om de doorgrondings- en prijsvormingsfase van OVT-2, het deelproject waarin de Minervapassage wordt verbreed, te kunnen starten, was een succesvol verloop van de bovengenoemde buitendienststelling door Bouwcombinatie Nieuw-Zuid. Op 24 augustus 2022 heeft Zuidasdok de bouwcombinatie geïnformeerd dat aan de voorwaarden is voldaan. Daarmee is de doorgrondings- en prijsvormingsfase gestart.

Bij de weekendbuitendienststelling in september 2022 zijn niet alle werkzaamheden uitgevoerd omdat er geen tijdige overeenstemming was met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied over het bouwveiligheidsplan. Het ging daarbij om het valbereik bij hijswerkzaamheden. Zuidasdok heeft intensief overleg gevoerd met de Omgevingsdienst om tot een passende oplossing te komen waarbij de omgevingsveiligheid geborgd wordt en de maatschappelijke impact door toekomstige stremmingen zo klein mogelijk is. Inmiddels is overeen gekomen dat voor elke toekomstige activiteit de hijsveiligheid en maatschappelijke impact wordt beoordeeld en dat dient te worden aangetoond dat de hijswerkzaamheden voldoende veilig zijn.

S&C/ICT Metro

In het afgelopen half jaar zijn werkzaamheden aan de trein-tv systemen, camera's, dynamisch reizigersinformatie systeem, omroep, intercom, wachtvoorzieningen, wayfinding en CBTC uitgevoerd. Deze werkzaamheden zijn succesvol verlopen.

Knooppunten

Op 16 december 2022 is de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer gegund aan aannemerscombinaties TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans). De gunning kon plaatsvinden nadat op 14 november 2022 het aanvullende budget voor Zuidasdok was toegekend. Ten opzichte van de prognose in de eerste halfjaarrapportage 2022 is aanvullend 99 M€ nodig voor deze gunning. Dit zal, zoals in het bestuurlijk overleg MIRT van november 2022 afgesproken, worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten. TriAX start in januari 2023 met het inrichten van de uitvoeringsorganisatie en het uitwerken van het voorlopig ontwerp.

In november 2022 is Equans, vooruitlopend op het hoofdcontract met TriAX, gestart met het verplaatsen van de bediening van de Schinkelbrug. De bediening van de spoorbruggen, Rijkswaterstaatbruggen en de metrobrug is verplaatst naar een tijdelijke bedienkeet bij de Nieuwe Meersluis. Sinds 13 december 2022 vindt de bediening van alle bruggen op afstand plaats.

Sinds november 2021 versterkt Rijkswaterstaat de Rozenoordbrug in knooppunt Amstel nadat is gebleken dat scheuren zijn ontstaan in het beton van de brug. In opdracht van RWS-WNN is gewerkt aan de impactanalyse van de vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug waarbij risicoprofiel, hinder, bereikbaarheid, planning, kosten, maakbaarheid, veiligheid en juridische aspecten zijn uitgewerkt. In het Opdrachtgeversoverleg (OGO) van 22 november 2022 is bepaald dat op 7 maart 2023 over deze scopeverandering wordt besloten. De latere besluitvorming heeft tot effect dat de start van de aanbesteding van knooppunt Amstel met een kwartaal vertraagt. Voor de oplevering van knooppunt Amstel heeft dit geen consequenties.

Tunnel

In het afgelopen half jaar is verder gewerkt aan de voorbereiding van de aanbesteding. Op 1 september 2022 is een druk bezochte Industry Day georganiseerd waar het contract en de aanbestedingsstrategie zijn toegelicht aan potentiële gegadigden. Marktpartijen bleken terughoudend te zijn vanwege de complexiteit en het risicoprofiel van het project en zijn kritisch over deelname aan deze aanbesteding. Als vervolg zijn 1-op-1 gesprekken met potentiële gegadigden gevoerd. Dit leidt tot aanpassing van de aanbestedingsstrategie. Deze zal daarom opnieuw aan de Tenderboard Zuidasdok worden voorgelegd in januari 2023.

Het projectteam heeft in november en december 2022 de toets op de 95%-versie van het aanbestedingsdossier doorlopen, waaruit een beperkt aantal aanbevelingen is gekomen. In december 2022 is nog een aantal expertreviews uitgevoerd waaronder door de landsadvocaat. De uitkomsten van alle toetsen kunnen tijdig (voor start aanbesteding) worden verwerkt.

Tijdens de werkzaamheden van de projecten OVT en Tunnel moet het station en het kerngebied daaromheen te allen tijde functioneren. De eerder door de

voormalige aannemer ZuidPlus gehanteerde samenloop van werkzaamheden blijkt bij uitwerking, vanwege de niet beschikbare werkruimte en de volgorde van de werkzaamheden, niet uitvoerbaar. De samenloop van werkzaamheden voor OVT en Tunnel wordt opnieuw uitgewerkt om tot een acceptabel evenwicht te komen tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en projectvoortgang. In het OGO van 22 november 2022 is besloten om de bouw van de noordelijke tunnelbuis te laten starten in het centrum van Zuidas en de bouw van de zuidelijke tunnelbuis aan de randen te laten beginnen. Dit geeft de benodigde werkruimte voor OVT-2 maar brengt met zich mee dat de zuidelijke tunnelbuis ruim een jaar later beschikbaar komt.

Omgeving & communicatie

In de afgelopen periode zijn er weer veel overleggen gevoerd met de beheerders van toekomstige onderdelen, de gebruikers van spoor, metro en weg en verschillende belangengroepen. Daarbij is onder andere gesproken over scope-uitbreidingen zoals de A2 Entree en de Rozenoordbrug en de wijze waarop die toegevoegd kunnen worden aan de scope van Zuidasdok. Met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is intensief overleg gevoerd over het toepassen van nieuwe hijsveiligheidseisen.

In het kader van mobiliteit en leefbaarheid is de afgelopen periode aandacht besteed aan de mogelijkheden voor fietsparkeren. Er wordt gezocht naar een oplossing voor de grote behoefte aan parkeergelegenheid voor fietsen tijdens de bouwwerkzaamheden. Ook wordt de komende jaren hinder voorzien als gevolg van geluid, afzettingen, een beperkte dienstregeling of een tijdelijk ingerichte openbare ruimte. Er is de afgelopen periode gecommuniceerd met omliggende hotels, bedrijfsleven en bewoners over de werkzaamheden en te verwachten hinder.

Scope

In de afgelopen periode is er één scopewijziging doorgevoerd: de vervanging oplegging en voegen viaduct Overschiestraat op verzoek van RWS-WNN, die de kosten (3,8 M€) voor haar rekening neemt.

Planning

De tot nu toe gehanteerde fasering van OVT-1 is zeer ambitieus en staat onder druk van onder andere de strengere eisen aan hijswerkzaamheden, nieuwe inzichten over bestaande constructies en de voor het ontwerpproces benodigde tijd. Het raakvlak tussen OVT en Tunnel in het kerngebied is uitgewerkt en daarbij is gebleken dat de tot nu toe gehanteerde planning, die uitging van volledig parallelle uitvoering van beide tunneldelen en voldoende werkruimte, niet uitvoerbaar is. Het OGO heeft daarop besloten de bouwfaserings aan te passen waardoor de benodigde werkruimte ontstaat voor OVT-2. Het gevolg is dat de zuidelijke tunnelbuis ruim een jaar later beschikbaar komt. Dit heeft geleid tot de aanpassing van samenhangende mijlpalen waarbij is gekozen voor een meer

realistische aanpak van de projecten OVT en Tunnel. De eindmijlpalen van Zuidasdok blijven binnen de afgesproken bandbreedtes.

Financiën

In het BO MIRT van 14 november 2022 is besloten tot het toekennen van aanvullend budget ter grootte van 1.468 M€. Dit aanvullend budget is gebaseerd op de in de H1-2022 gerapporteerde budgetspanning (prijsspeil januari 2022) en is inmiddels toegevoegd aan het budget.

Het totale budget bedraagt per 31 december 2022 3.610 M€, dit was 2.138 M€ in de H1-2022 rapportage. De stijging van het budget (1.472 M€) is het gevolg van de verwerking van het aanvullend budget (1.468 M€) en het budget van RWS-WNN voor werkzaamheden aan de Overschiestraat (4 M€). De prognose eindstand bedraagt per 31 december 2022 3.709 M€, dit was 3.606 M€ in de H1-2022 rapportage. De prognose eindstand is gestegen (103 M€), door de verwerking van het aanbestedingsresultaat van knooppunt De Nieuwe Meer (99 M€) en de werkzaamheden aan de Overschiestraat (4 M€). De totale budgetspanning komt hiermee ultimo december 2022 uit op 99 M€.

Risico's

Het risico 'Actuele geopolitieke / marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden' blijft het toprisico van het programma Zuidasdok. Zuidasdok ervaart dagelijks de gevolgen van de huidige onzekere geopolitieke situatie en de daardoor ontstane tekorten aan bouwmaterialen en lange levertijden. Ook is er sprake van een hoge inflatie en hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie en heeft Zuidasdok de komende jaren te maken met een tekort aan voldoende medewerkers zowel voor de eigen programmaorganisatie als bij aannemers en leveranciers. Deze onzekere omstandigheden zullen nog wel even aanhouden en zijn bepalend voor het hoge risicoprofiel van Zuidasdok met grote onzekerheden voor planning en kosten.

In de ontwikkeling van het risicoprofiel van Zuidasdok vragen we specifiek aandacht voor onderstaande drie toprisico's.

| Positie H2 2022 | Risico |
|-----------------|--|
| 1 | Actuele geopolitieke / marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden |
| 2 | De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders |
| 3 | Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders |

Hoofdstuk 3

Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 juli tot en met 31 december 2022. De opzet van dit hoofdstuk sluit aan bij de opzet van Zuidasdok en de verdeling in vier projectteams (OVT, S&C/ICT Metro, Knooppunten en Tunnel). Voor elk projectteam en voor het programma worden in dit hoofdstuk de ontwikkelingen toegelicht. De peildatum voor deze halfjaarrapportage is 31 december 2022. In de samenvatting wordt voor bepaalde onderwerpen ingegaan op de actuele ontwikkelingen na de peildatum.

3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

| | |
|----------------------|--|
| <i>Planning</i> | <i>OVT-1 en OVT-2: 2020 – 2031 OVT-3: 2025 – 2036</i> |
| <i>Werkzaamheden</i> | <i>Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen OVT-1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijpunten metro in de Minervapassage. OVT-2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons. OVT-3: realisatie koppen van de stationspassages, de noordelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en de zuidelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en aanleg openbare ruimte</i> |
| <i>Contract</i> | <i>OVT-1 en OVT-2: E&C-contract, met OVT-2 optioneel OVT-3: n.t.b. (2025)</i> |

Doorgroning & Prijsvorming OVT-2

Een voorwaarde om de doorgrondings- en prijsvormingsfase van OVT-2, het deelproject waarin de Minervapassage wordt verbreed, te kunnen starten, was een succesvol verloop van de buitendienststelling in de zomer 2022 door Bouwcombinatie Nieuw-Zuid. De werkzaamheden in de buitendienststelling zijn naar tevredenheid uitgevoerd en er is budget binnen het totale programmabudget van Zuidasdok beschikbaar gesteld voor OVT-2. Op 24 augustus 2022 heeft Zuidasdok Bouwcombinatie Nieuw-Zuid geïnformeerd dat aan de voorwaarden om te starten met de doorgronding en prijsvorming van OVT-2 is voldaan. Daarmee is de doorgrondings- en prijsvormingsfase gestart. Naar verwachting is deze fase begin Q2-2023 afgerond. Mocht er geen overeenstemming worden bereikt met de bouwcombinatie, of de bestuurders of opdrachtgevers nemen een no-go besluit, dan wordt een nieuwe aanbesteding voor OVT-2 gestart.

Ontwerpwerkzaamheden

Om aan de wet BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) te voldoen heeft Zuidasdok zonnepanelen in de randen van de perronkappen voorzien. Deze oplossing heeft zo min mogelijk impact op de vigerende eisen, vormgeving, installaties en op de planning en er wordt maximaal rekening gehouden met de groene uitstraling van de OVT. Het Rijk heeft, omdat de gekozen zonnepanelen duur zijn en een laag rendement hebben, gevraagd om alternatieven te onderzoeken. De opdrachtgevers hebben aangegeven akkoord te zullen gaan met een beter alternatief dat gepaard gaat met een positief advies van het kwaliteitsteam Zuidasdok. Momenteel wordt zo'n alternatief uitgewerkt in een ontwerp dat naar verwachting Q2-2023 gereed is voor besluitvorming.

Uitvoeringswerkzaamheden

10kV Kabels

Liander heeft twee nieuwe 10kV-kabels aangelegd die medio juli 2022 succesvol zijn aangesloten. Deze kabels vervangen twee 10kV-kabels die door een werkterrein liepen en de bouw van de Brittenpassage in de weg lagen.

Voorloopcontracten

BAM Rail heeft vijf nieuwe wissels gerealiseerd aan de oostkant van station Amsterdam Zuid, waarvan de laatste in augustus 2022 in gebruik is genomen. Het as-built dossier is opgeleverd en het contract met BAM is daarmee afgerond.

Heijmans heeft tijdens een buitendienststelling in de periode tussen 16 en 22 juli 2022 de metroperrons van lijn 52 (Noord/Zuidlijn) 50 meter oostwaarts verlengd, tot boven de Beethovenstraat. Daar rusten de metroperrons op een eerder door Heijmans gerealiseerde staalconstructie. Omdat de Minervapassage in de toekomst hoger wordt, zijn de metroperrons en Noord/Zuidlijnsproen inclusief de perronoverkapping verhoogd. Door het werk is meer bouwruimte ontstaan voor dakdelen voor de Brittenpassage en de bestaande Minervapassage. In het vierde kwartaal zijn enkele restpunten opgelost en de laatste contractwijzigingen afgewikkeld. Het as-built dossier is opgeleverd.

Tijdelijke maatregelen ProRail

Om de druk op de huidige reizigerstransfer te verlagen, zijn in juli 2022 de roltrappen naar de treinperrons vervangen door vaste trappen. Het voordeel van vaste trappen is dat er meer reizigers tegelijk op een veilige manier van en naar het perron kunnen lopen. Tegelijkertijd blijven de liften in gebruik. Onder reizigers heeft deze verandering tot de nodige vragen en reacties geleid. Zuidasdok nam voor deze werkzaamheden de uitvoeringsbegeleiding voor haar rekening.

Voortgang uitvoering OVT-1

In een 11-daagse buitendienststelling van 22 juli tot 3 augustus 2022 is de fundering van twee treindekken, bestaande uit tientallen funderingspalen, damwandplanken en twee landhoofden gerealiseerd. De treindekken worden in 2023 op hun plek geschoven. Tijdens de buitendienststelling ontstond vertraging

vanwege de beperkte werkruimte en coronabesmetting bij een aantal sleutelfunctionarissen. Door een goede samenwerking kon de vertraging vrijwel geheel worden ingelopen en is het overgrote deel van de werkzaamheden uitgevoerd. In overleg is besloten om enkele niet-tijdkritische onderdelen door te schuiven naar een volgende buitendienststelling. Na de werkzaamheden zijn alle sporen en de A10 op tijd weer in werking gesteld.

Bij de weekendbuitendienststelling in september 2022 zijn niet alle werkzaamheden uitgevoerd omdat er geen tijdige overeenstemming was met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied over het bouwveiligheidsplan. Het ging er daarbij om dat er voldoende ruimte werd vrijgehouden voor het valbereik bij hijswerkzaamheden. Zuidasdok heeft intensief overleg gevoerd met de Omgevingsdienst om tot een passende oplossing te komen waarbij de omgevingsveiligheid geborgd wordt en de maatschappelijke impact door toekomstige stremmingen en beperkingen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Inmiddels is er overeenstemming met de Omgevingsdienst over de wijze waarop omgaan moet worden met het vrijhouden van het valbereik bij hijswerkzaamheden. Voor elke toekomstige activiteit wordt de hijsveiligheid en maatschappelijke impact beoordeeld en dient te worden aangetoond dat de hijswerkzaamheden voldoende veilig kunnen worden uitgevoerd. Hierover vindt afstemming plaats met de betrokken beheerders en de Omgevingsdienst.

Tijdens de buitendienststellingen van november 2022 kon er volop gewerkt worden en is er veel voortgang geboekt. In de afgelopen periode is treindek Brittenpassage T1-6, het vierde dakdeel voor de Brittenpassage, gebouwd. Op dinsdag 24 januari 2023 is dit dakdeel ruim 20 meter opgeschoven richting de A10 zodat de er ruimte beschikbaar komt voor de bouw van een volgend dakdeel.

De geplande buitendienststelling van Hemelvaart 2023, waarin de treindekken van de Brittenpassage ingeschoven moeten gaan worden, blijkt een te korte doorlooptijd te hebben. Deze buitendienststelling wordt, in overleg met ProRail en RWS, verschoven naar de zomer van 2023.

Eind 2022 is gestart met het onderzoeken van een alternatief scenario voor de fasering van de werkzaamheden aan OVT-1. De tot nu toe gehanteerde planning is zeer ambitieus en staat onder druk van onder andere de strengere eisen aan hijswerkzaamheden, nieuwe inzichten over bestaande constructies en de voor het ontwerpproces benodigde tijd in combinatie met krapte op de arbeidsmarkt. Overwogen wordt een robuustere werkwijze te volgen waarbij een aantal werkzaamheden later en/of in gewijzigde volgorde wordt uitgevoerd. Dit kan consequenties hebben voor de geplande buitengebruikname van de metro in de zomer van 2023. Het doel is een meer voorspelbare uitvoering, waarbij de openstellingsdatum van de Brittenpassage onveranderd blijft. Begin 2023 zal worden vastgesteld of er een herziening van de planning nodig is.

Ontwikkelingen OVT

Vergunning Wet Natuurbescherming

De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord heeft besloten dat, op basis van de laatste stikstofberekeningen, voor de gebruiksfase van OVT-1 en -2 geen vergunning Wet Natuurbescherming is vereist. Dit ontwerpbesluit heeft van begin juli tot medio augustus 2022 ter inzage gelegen en er zijn geen zienswijzen ingebracht. Het besluit is inmiddels onherroepelijk.

Bouwvrijstelling stikstof

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in een procedure waarin de vrijstelling die bouwprojecten nu hebben voor stikstofuitstoot tijdens de bouw is aangevochten. Deze vrijstelling komt te vervallen en dit heeft impact op de realisatie van OVT. Op basis van de reeds uitgevoerde AERIUS berekeningen, wordt daarom de keuze gemaakt om gedeeltelijk gebruik te maken van elektrisch materieel tijdens de bouw van de OVT. Er wordt een contractwijziging met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid voorbereid.

Veiligheid

Er zijn bij het project OVT de afgelopen periode geen ongevallen met verzuim geweest. De IF-rate, een maat voor het aantal ongevallen met verzuim ten opzichte van het aantal gewerkte uren, is daarom bij OVT 0 (nul).

3.2 S&C/ICT Metro

| | |
|----------------------|--|
| <i>Planning</i> | <i>2020 – 2032</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 werkzaamheden ten behoeve van het verlengen en verhogen van de metrosporen en -perrons van metrolijn 52 uitgevoerd. Tijdens een buitendienststelling zijn de trein-tv systemen, camera's, dynamisch reizigersinformatie systeem, omroep, intercom, wachtvoorzieningen, wayfinding en CBTC aangepast aan de nieuwe (tijdelijke) situatie. Deze werkzaamheden zijn succesvol verlopen en het opleverdossier nadert zijn voltooiing.

Er worden voorbereidingen getroffen aan metro gerelateerde ICT systemen in de Minervapassage om het verwijderen van de bestaande en het inschuiven van de nieuwe metrodekken mogelijk te maken. Daarnaast wordt de realisatie van een tijdelijke Service & Ticketruimte van het GVB voorbereid.

Binnen het bestaande raamcontract van ProRail wordt op dit moment de aanschaf en plaatsing van alle liften en roltrappen voor het nieuwe station uitgevraagd. Eind 2022 is de inschrijvingstermijn gesloten.

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

3.3 Knooppunten

| | |
|----------------------|--|
| <i>Planning</i> | <i>2020 – 2033</i> |
| <i>Werkzaamheden</i> | <i>Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel</i> |
| <i>Contract</i> | <i>D&C-contract</i> |

Knooppunt De Nieuwe Meer

Op 16 december 2022 heeft de definitieve gunning voor de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer aan aannemerscombinatie TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) plaatsgevonden. De gunning kon plaatsvinden nadat op 14 november 2022 het aanvullende budget voor Zuidasdok was toegekend. Ten opzichte van de prognose in de eerste halfjaarrapportage 2022 is aanvullend 99 M€ benodigd voor deze gunning. Dit zal, zoals in het bestuurlijk overleg MIRT van november 2022 afgesproken, worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten¹. TriAX start in januari 2023 met het inrichten van de uitvoeringsorganisatie en het nader uitwerken van het voorlopig ontwerp.

In november 2022 is Equans, vooruitlopend op het hoofdcontract met TriAX, gestart met het verplaatsen van de bediening van de Schinkelbrug. Tijdens een buitendienststelling is de bediening van de twee spoorbruggen verplaatst naar de tijdelijke bedienkeet op het terrein van de Nieuwe Meersluis. Daarna is tijdens nachtelijke werkzaamheden ook de bediening van de Rijkswaterstaatbruggen en de metrobrug naar de bedienkeet verplaatst. Sinds 13 december 2022 vindt de bediening van alle bruggen op afstand plaats. Dit biedt de ruimte voor TriAX om zo snel mogelijk met de verbouwingswerkzaamheden te kunnen beginnen.

Aan de beheerders van de toekomstige objecten voor knooppunt De Nieuwe Meer is gevraagd een beheerdersverklaring af te geven. Van alle beheerders, RWS, gemeente Amsterdam, ProRail, GVB en Waternet, zijn de beheerdersverklaringen ontvangen, waarmee zij aangeven akkoord te zijn met de verwerking van de afspraken in het contract. Het proces van verkrijgen van beheerdersverklaringen is hiermee voor de definitieve gunning afgerond.

De gesprekken met twee stakeholders, die beiden ligplaatsen hebben in de Nieuwe Meer, zijn de afgelopen periode verder voortgezet. Door de uitbreiding

¹ Zoals opgenomen in de brief Bestuurlijk overleg MIRT november 2022, kenmerk IENW/BSK-2022/271618

van de Schinkelbrug moeten enkele ligplaatsen worden verwijderd. Een door de gemeente Amsterdam ontwikkeld alternatief plan voor het verplaatsen van de ligplaatsen van een van beide stakeholders gaat niet door. Zuidasdok is met de andere stakeholder tot minnelijke overeenstemming gekomen. Tegelijkertijd is het proces van onteigening in gang gezet.

De telecomverbindingen bij de Luchtvaartstraat, die op het kritieke pad lagen, zijn inmiddels verlegd. Ook de kabels en leidingen die ten zuiden van de Schinkelbrug liggen zijn verlegd. Alleen de kabels van Liander moeten nog verlegd worden, dit is voorzien in Q1 2023.

Knooppunt Amstel

De impactanalyse over het mogelijk toevoegen van de nieuwe A2-entree aan de scope van knooppunt Amstel is in de vorige periode afgerond. In het OGO van 1 juni 2022 is besloten om Zuidasdok tussen 1 juni en 22 november 2022 (het volgende OGO) met een dubbele werkhypothese (met en zonder de A2 Entree) te laten werken. In het OGO van 22 november is besloten het werken met een dubbele werkhypothese te stoppen aangezien de gemeente Amsterdam een alternatieve, sobere aansluiting voor ogen heeft. Tevens is afgesproken dat Zuidasdok in opdracht van Amsterdam onderzoekt welke raakvlakken en risico's gemoeid zijn met de realisatie van deze alternatieve aansluiting.

Sinds november 2021 versterkt Rijkswaterstaat de Rozenoordbrug in knooppunt Amstel nadat is gebleken dat door ongelijke belasting scheuren zijn ontstaan in het beton van de brug. In opdracht van RWS-WNN is gewerkt aan de impactanalyse van de vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug als onderdeel van project knooppunt Amstel. Er zijn diverse varianten uitgewerkt waarbij risicoprofiel, hinder, bereikbaarheid, planning, kosten, maakbaarheid, veiligheid en juridische aspecten zijn uitgewerkt. In het OGO van 22 november 2022 is besloten de besluitvorming over deze scopeverandering uit te stellen tot het volgende OGO van 7 maart 2023, om tot een goed afgewogen besluit te komen. De latere besluitvorming heeft tot effect dat de start van de aanbesteding van knooppunt Amstel met een kwartaal vertraagt.

De aanbesteding van knooppunt Amstel is in het voorjaar van 2022 gestart met het opstellen van het inkoopplan en het aanbestedingsdossier. Het inkoopplan wordt, na besluitvorming over het al dan niet toevoegen van de Rozenoordbrug aan de scope van knooppunt Amstel, de komende periode uitgewerkt en afgerond. In november en december 2022 is het contractdossier gereviewed in het kader van de toets op het aanbestedingsdossier (10% versie). Uitkomst van de toets is dat de kwaliteit van het dossier voldoet. Het aanbestedingsdossier wordt de komende tijd verder uitgewerkt.

3.4 Tunnel

| | |
|----------------------|--|
| <i>Planning</i> | <i>2022 – 2035</i> |
| <i>Werkzaamheden</i> | <i>Realiseren tunnel A10 (Zuid en Noord)</i> |
| <i>Contract</i> | <i>D&C-contract</i> |

Contractvoorbereiding

In het afgelopen half jaar is verder gewerkt aan de voorbereiding van de aanbesteding. Op 1 september 2022 is een druk bezochte Industry Day georganiseerd waar het contract en de aanbestedingsstrategie zijn toegelicht aan potentiële gegadigden. Marktpartijen bleken terughoudend te zijn vanwege de complexiteit en het risicoprofiel van het project en zijn kritisch over deelname aan deze aanbesteding. Als vervolg hierop zijn 1-op-1 gesprekken met potentiële gegadigden gevoerd over mogelijke risico's en de beheersing daarvan. Dit leidt tot aanpassing van de aanbestedingsstrategie zoals opgenomen in het inkoopplan. Deze zal daarom opnieuw aan de Tenderboard Zuidasdok worden voorgelegd in januari 2023.

In het afgelopen half jaar is verder gewerkt aan het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Het projectteam heeft in november en december 2022 de toets op de 95%-versie van het aanbestedingsdossier doorlopen, waaruit een beperkt aantal aanbevelingen is gekomen. In december 2022 is nog een aantal expertreviews uitgevoerd waaronder een review door de landsadvocaat. De uitkomsten van alle toetsen kunnen tijdig (voor start aanbesteding) worden verwerkt. Ter voorbereiding op de aanbesteding wordt momenteel de projectraming naar actueel prijspeil geactualiseerd.

De start van de aanbesteding is, als gevolg van het uitblijven van besluitvorming over aanvullend budget, vertraagd. Deze vertraging is benut om het raakvlak OVT/Tunnel en de daarmee samenhangende bouwfaserings verder uit te werken. Door aanpassing van de aanbestedingsstrategie, naar aanleiding van gesprekken met potentiële gegadigden, is de start van de aanbesteding verschoven van Q3 2022 naar Q2 2023.

Raakvlakprojecten binnen kerngebied Zuidas

Tijdens de werkzaamheden van de projecten OVT en Tunnel moet het station en het kerngebied daaromheen te allen tijde blijven functioneren. De eerder door ZuidPlus gehanteerde samenloop van werkzaamheden blijkt bij verdere uitwerking, vanwege de niet beschikbare werkruimte en de volgorde van de werkzaamheden, niet uitvoerbaar. De samenloop van werkzaamheden voor OVT en Tunnel wordt opnieuw uitgewerkt om tot een acceptabel evenwicht te komen tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en projectvoortgang. Het OGO is op 25 oktober 2022 geïnformeerd over de bouwfaserings en er is een advies gegeven over de te maken keuzes. In het OGO van 22 november 2022 is besloten om de bouw van de noordelijke tunnelbuis te laten starten in het centrum van Zuidas en de bouw van de zuidelijke tunnelbuis aan de randen te laten beginnen. Dit geeft

de benodigde werkruimte aan de bouwcombinatie voor OVT-2, maar brengt met zich mee dat de zuidelijke tunnelbuis ruim een jaar later beschikbaar komt. Hiermee is gekozen voor een meer realistische aanpak van de twee projecten OVT en Tunnel. De verschillende stakeholders zijn in deze afweging meegenomen.

Beheerdersverklaringen

Aan de beheerders van de toekomstige objecten binnen het project Tunnel is gevraagd de contractdocumenten, en dan met name de vertaling van klanteisen naar contracteisen, te reviewen. In het eerste kwartaal van 2023 moet dit leiden tot ondertekende beheerdersverklaringen.

Planontwikkeling WTC-complex

Een beslissing over de gedeeltelijke nieuwbouw van het WTC-complex is door CBRE met een jaar uitgesteld. De sloop en nieuwbouw van toren A van het WTC-complex is, bij een gelijkblijvende planning van de bouw van de tunnel, niet meer mogelijk. CBRE onderzoekt nog wel de mogelijkheid van een renovatie van deze toren. Voor renovatie van de toren stelt Zuidasdok tot Q2-2027 ruimte beschikbaar. Zuidasdok blijft in gesprek met CBRE over de uitvoering van conditioneringswerkzaamheden.

Beschikbare ruimte/werkterreinen

De gemeente Amsterdam en Zuidasdok maken nadere afspraken over werkterreinen in het gebied tussen de Amstelveenseweg en de Europaboulevard. De beschikbare ruimte is zeer beperkt en vraagt om een afweging tussen de bouw, werkterreinen, maar ook functies als fietsparkeerplekken, looproutes en de wens om de openbare ruimte in te richten. Het project Tunnel heeft inzichtelijk gemaakt dat ze circa 14.000 m² aan werkterreinen in dit gebied nodig heeft. De gemeente Amsterdam heeft op dit moment circa 8.400 m² beschikbaar. Met de gemeente Amsterdam worden aanvullende locaties onderzocht in de komende periode. Buiten het kerngebied heeft Tunnel circa 18.000 m² aan werkterreinen nodig. Hiervan is circa 14.500 m² beschikbaar. Er is inmiddels een overeenkomst met de gemeente Amsterdam over het gebruik van een werkterrein aan de Oude Haagseweg. Dit terrein zal gebruikt worden door de opdrachtnemers van de projecten knooppunt De Nieuwe Meer en Tunnel.

3.5 Programma

Ontwerp wijzigingstracébesluit (OwTB) en inpassing Tracébesluit in bestemmingsplan

Voor Zuidasdok is een ontwerp wijzigingstracébesluit (OwTB) opgesteld. Voor knooppunt De Nieuwe Meer is het OwTB van belang voor het toepassen van grondkeringen, een kunstwerk in de A10 en het vervallen van een aantal ligplaatsen bij jachthaven De Nieuwe Meer. Voor Tunnel gaat het met name om een verlenging van het open gedeelte van de zuidelijke tunnel. Het OwTB is in november 2022 vastgesteld en ligt tot en met 10 januari 2023 ter inzage. Na het behandelen van de zienswijzen wordt het wijzigingstracébesluit vastgesteld en

bekendgemaakt (planning juni 2023). Tegen dit besluit kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

In de realisatie is het wijzigingstracébesluit nodig, als juridische basis, voor het aanvragen van vergunningen. Het ontbreken van een vastgesteld wijzigingstracébesluit is als risico opgenomen in de top 10 programmerisico's, vanwege het belang voor de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer. De gemeente Amsterdam heeft voor de inpassing van het tracébesluit en voor door de gemeente bestelde geluidschermen een bestemmingsplan voorbereid voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. Het ontwerp van het bestemmingsplan is vrijgegeven en ligt tot en met 18 januari 2023 ter inzage.

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming)

De lopende aanvraag voor de Ontheffing Wet Natuurbescherming voor knooppunt De Nieuwe Meer is in september 2022 aangevuld met de door de RVO gevraagde informatie. In november 2022 is het ontwerpbesluit Ontheffing Wet Natuurbescherming afgegeven en deze heeft vervolgens van 23 november 2022 tot en met 4 januari 2023 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Op 23 januari 2023 is het definitieve besluit genomen. Dit besluit zal van 2 februari tot en met 15 maart 2023 ter inzage liggen voor beroep.

Schadeclaims

Er zijn in deze verslagperiode geen nieuwe schademeldingen voor Zuidasdok binnengekomen. Van de in totaal 28 ingediende schadeclaims zijn er 26 afgehandeld.

Verwervingsdossiers

Er wordt gewerkt aan de definitieve afronding van een aantal verwervingsdossiers voor eigendomsveranderingen tussen verschillende opdrachtgevers. De verwachting was dat deze dossiers in 2022 afgerond zouden worden, maar door capaciteitsproblemen binnen Zuidasdok is dit niet gelukt. Het capaciteitsprobleem is inmiddels opgelost zodat voortvarend gewerkt kan worden aan de afronding van de dossiers in de eerste helft van 2023.

Hoofdstuk 4

Programmabeheersing

4.1 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 is er één scopewijziging doorgevoerd:

- Vervanging oplegging en voegen viaduct Overschiestraat op verzoek van RWS-WNN, die de kosten (3,8 M€) voor haar rekening neemt.

4.2 Planning

In de verslagperiode is de planning en bouwfasering van verschillende onderdelen van Zuidasdok verder uitgewerkt. Het is gebleken dat de tot nu toe gehanteerde planning en fasering van OVT-1 zeer ambitieus is en onder druk staat van onder andere de strengere eisen aan hijswerkzaamheden, nieuwe inzichten over bestaande constructies en de voor het ontwerpproces benodigde tijd. Het raakvlak tussen OVT en Tunnel in het kerngebied is nader uitgewerkt en daarbij is gebleken dat de tot nu toe gehanteerde planning, die uitging van volledig parallelle uitvoering van beide tunneldelen en voldoende werkruimte, niet uitvoerbaar is. Het OGO heeft daarop besloten de bouw van de noordelijke tunnelbuis te laten starten in het centrum van Zuidas en de bouw van de zuidelijke tunnelbuis aan de randen te laten beginnen. Dit geeft de benodigde werkruimte aan de bouwcombinatie voor OVT-2 maar brengt met zich mee dat de zuidelijke tunnelbuis ruim een jaar later beschikbaar komt. Dit heeft geleid tot de verschuiving van een aantal samenhangende mijlpalen waarbij is gekozen voor een meer realistische aanpak van de projecten OVT en Tunnel. De eindmijlpalen van Zuidasdok blijven binnen de afgesproken bandbreedtes.

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

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

In het afgelopen half jaar is mijlpaal 9 'Besluit lichten optie OVT-2' gerealiseerd, binnen de afgesproken bandbreedte.

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

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

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

Mijlpaal 6 'Voorbouwlocaties zuidzijde vrij (Brittenpassage en Vivaldi) is 8 kwartalen naar achter gegaan. De mijlpaal valt hierdoor 3 kwartalen buiten de bandbreedte. De uitloop heeft geen gevolgen voor de voortgang van OVT-1 of

voor de ingebruikname van de Brittenpassage of Vivaldipassage. De werkzaamheden voor het treindek Vivaldi zouden meeliften op een buitendienststelling van de Brittenpassage. Voor de werkzaamheden aan de Brittenpassage zijn 2 sporen buitendienst nodig, voor de Vivaldipassage 4 treinsporen. De werkzaamheden voor de Brittenpassage en Vivaldipassage zijn daarom losgekoppeld van elkaar. De werkzaamheden voor de Vivaldipassage worden herpland in een 4-sporige buitendienststelling in 2025. Er wordt nog onderzocht of de werkzaamheden eerder uitgevoerd kunnen worden.

Mijlpaal 9 'Besluit lichten optie OVT-2' is conform planning behaald. Er is besloten de doorgronding van OVT-2 op te starten met Bouwcombinatie Nieuw Zuid. De kans dat OVT-2 opnieuw aanbesteed moet worden, is daarmee sterk gedaald. Mijlpaal 10 'Start aanbesteding OVT-2' is daarom voorlopig on hold gezet.

Mijlpaal 14 'Start aanbesteding Tunnel' is 3 kwartalen verschoven. De mijlpaal valt buiten de in het OGO afgesproken bandbreedte. In Q3 ontstond uitloop doordat het besluit over het aanvullend budget van Zuidasdok uitbleef. De tijd is benut om de tunnelfasering uit te werken, met name het raakvlak met OVT. In Q4 is op basis van signalen uit de markt de aanbestedingsstrategie opnieuw tegen het licht gehouden. Afhankelijk van de uiteindelijke strategie en het verloop van de aanbesteding zal later in het traject mogelijk (een deel) van deze vertraging terugverdiend kunnen worden.

De uitloop van mijlpaal 14 'Start aanbesteding Tunnel' werkt door in de realisatie van de tunnel en daarnaast hebben er meer wijzigingen plaatsgevonden. Ten eerste is de referentieplanning en -fasering uitgewerkt, waarbij met name mijlpaal 17 'Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan' en mijlpaal 18 'Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat' later uitkomen, doordat de daken van de tunnels later gereed zijn. Ten tweede is op 22 november door het OGO besloten om de bouw van de zuidelijke tunnelbuis in het centrum van Zuidas te starten als de werkzaamheden aan de Minervapassage afgerond zijn. Hierdoor is de ingebruikname van de zuidelijke tunnelbuis circa een jaar naar achter gegaan. Het resultaat is dat mijlpaal 19 'Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan)' 5 kwartalen naar achter gaat, en mijlpaal 20 'Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan)' 2 kwartalen. Het moment van ingebruikname van de noordelijke en zuidelijke tunnelbuis blijft binnen de bestuurlijke afspraken, waarbij de onzekerheid over de haalbaarheid nog groot is. Dit komt onder andere door onzekerheden omtrent de kritische houding van de markt, de aanbesteding van Tunnel en de gevolgen van de oorlog in de Oekraïne.

De mijlpalen van knooppunt Amstel zijn een kwartaal naar achter gegaan, doordat het besluit over de Rozenoordbrug is uitgesteld van het OGO van 22 november 2022 naar het OGO van 7 maart 2023.

4.3 Financiën

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van het programma. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Wegen) en 17 (Megaprojecten). Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 31 december 2022 en het prijspeil is januari 2022, tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

In het BO MIRT van 14 november 2022 is besloten tot het toekennen van aanvullend budget ter grootte van 1.468 M€ aan het programma Zuidasdok. Dit aanvullend budget is gebaseerd op de in de H1-2022 gerapporteerde budgetspanning (prijspeil januari 2022) en is inmiddels toegevoegd aan het budget van Zuidasdok.

In december 2022 heeft tevens de definitieve gunning van knooppunt De Nieuwe Meer aan bouwcombinatie TriAX plaatsgevonden. Ten opzichte van de prognose in de eerste halfjaarrapportage 2022 is aanvullend 99 M€ benodigd voor deze gunning. Dit zal, zoals in het bestuurlijk overleg MIRT van november 2022 afgesproken, worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten². Vooruitlopend op de toekenning van dit budget is er tijdelijk sprake van budgetspanning.

Ook Zuidasdok ontkomt niet aan de gevolgen van de extreme prijsstijgingen in de markt. Sinds de tweede helft van 2021 zijn de prijzen wereldwijd fors gestegen, als gevolg van Covid-19, een tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt en hoge energietarieven. Deze prijsstijgingen zijn tot en met januari 2022 verwerkt in de huidige raming (prijspeil januari 2022). De komende periode wordt de programmaraming herijkt op prijspeil 2023.

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2022 3.610 M€, dit was 2.138 M€ in de H1-2022 rapportage. De stijging van het budget (1.472 M€) is het gevolg de verwerking van het aanvullend budget (1.468 M€) en het budget van RWS-WNN voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan de Overschiestraat (4 M€). De prognose eindstand bedraagt per 31 december 2022 3.709 M€ (prijspeil januari 2022), dit was 3.606 M€ in de H1-2022 rapportage. De prognose eindstand is gestegen (103 M€), door verwerking van het aanbestedingsresultaat van knooppunt De Nieuwe Meer (99 M€) en het onderhoudswerkzaamheden aan de Overschiestraat (4 M€). De totale budgetspanning komt hiermee ultimo december 2022 uit op 99 M€. Dit zal, zoals

² Zoals opgenomen in de brief Bestuurlijk overleg MIRT november 2022, kenmerk IENW/BSK-2022/271618

in het bestuurlijk overleg MIRT van november 2022 afgesproken, worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten.

Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie 102,8 M€)

De PES Totaal bedraagt per 31 december 2022 3.709 M€, dit was 3.606 M€ in de H1-2022 rapportage. De stijging van 103 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

PES ART 17 Zuidasdok (mutatie 52,0 M€)

- Verwerking aanbestedingsresultaat knooppunt De Nieuwe Meer 52,0 M€

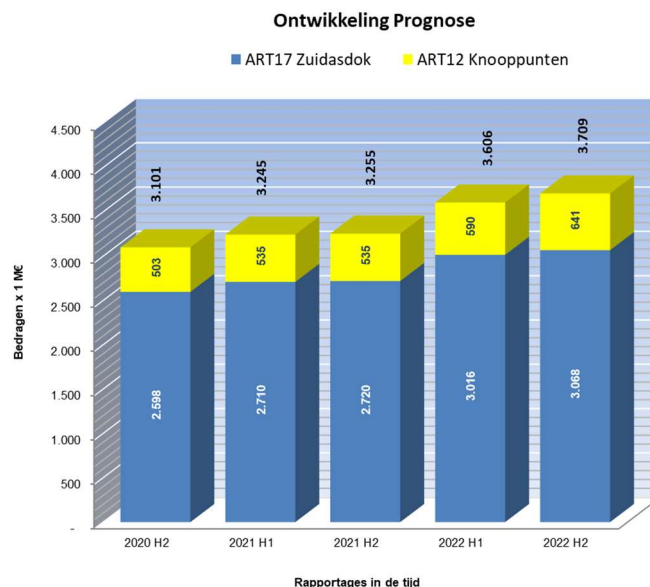
PES ART 12 Knooppunten (mutatie 50,8 M€)

- Verwerking aanbestedingsresultaat knooppunt De Nieuwe Meer 47,0 M€
- Onderhoudswerkzaamheden Overschiestraat 3,8 M€

| Prognose | 2022 H1 | Mutatie | 2022 H2 |
|-------------------|--------------|------------|--------------|
| Artikel 17 | 3.016 | 52 | 3.068 |
| Artikel 12 | 590 | 51 | 641 |
| Totaal | 3.606 | 103 | 3.709 |

Tabel 2 Mutaties Prognose (PES)

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



Grafiek 1 Ontwikkeling Prognose (PES)

Budget programma

Budget totaal (mutatie 1.472,3 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2022 3.610 M€, dit was 2.138 M€ in de H1-2022 rapportage. Er is sprake van een stijging van 1.472 M€, die wordt verklaard door de volgende mutaties:

Budget ART 17

Zuidasdok (mutatie 1211,7 M€)

- Toewijzing aanvullend budget 1211,7 M€

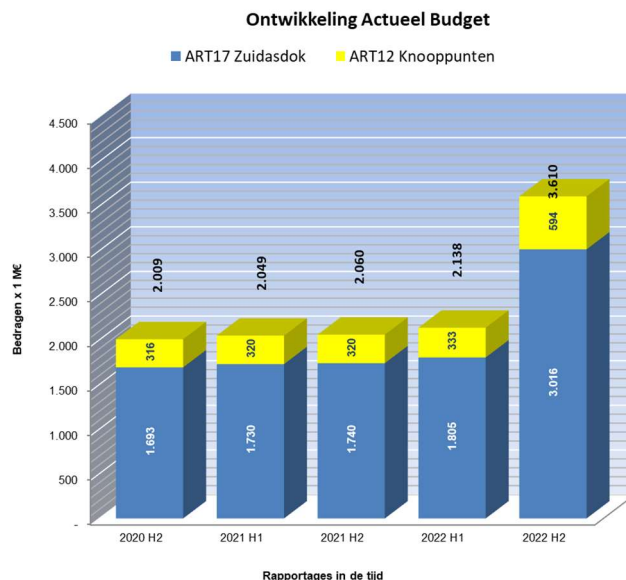
Budget ART 12 Knooppunten (mutatie 260,6 M€)

- Toewijzing aanvullend budget 256,8 M€
- Vervanging oplegging Overschiestraat 3,8 M€

| Actueel Budget | 2022 H1 | Mutatie | 2022 H2 |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|
| Artikel 17 | 1.805 | 1.212 | 3.016 |
| Artikel 12 | 333 | 261 | 594 |
| Totaal | 2.138 | 1.472 | 3.610 |

Tabel 3 Mutaties Budget

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



Grafiek 2 Ontwikkeling Budget

Ontwikkeling budget en prognose programma

Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 99 M€ bestaande uit 52 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 47 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H1-2022 rapportage bedroeg deze 1.468 M€. Deze spanning

Pagina: 23/39

Datum: 31-12-2022

Status: Definitief

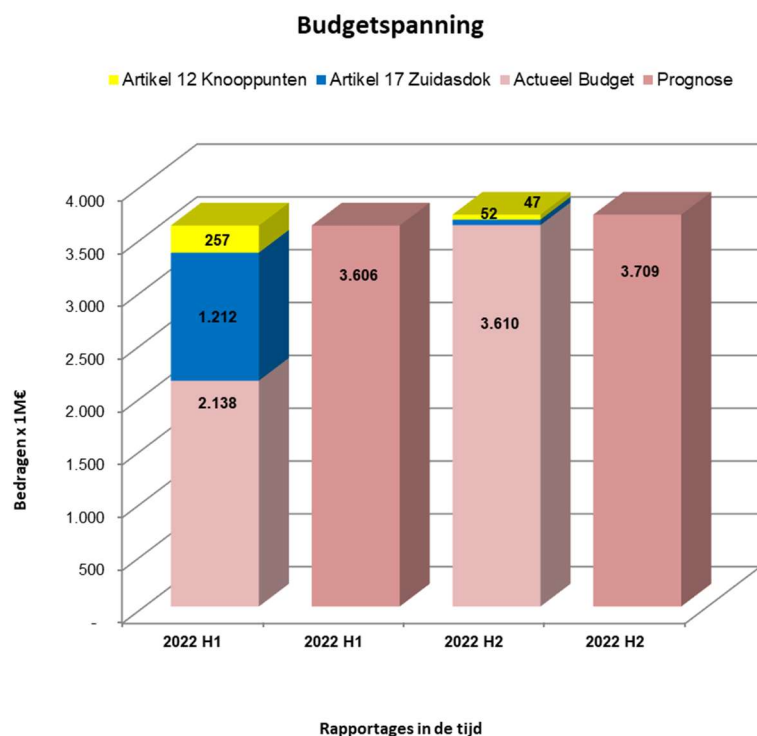
Zuidasdok OPENBAAR

bij de H1-2022 rapportage is met het aanvullend budget voor het programma Zuidasdok tot nul terug gebracht. Echter door verwerking van het aanbestedingsresultaat van knooppunt De Nieuwe Meer is een nieuwe spanning van 99 M€ veroorzaakt. Dit zal, zoals in het bestuurlijk overleg MIRT van november 2022 afgesproken, worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten.

| Omschrijving | 2022 H1 | Mutatie | 2022 H2 |
|--|----------------|--------------|-------------|
| Actueel Budget ART 17 Zuidasdok | 1.805 | 1.212 | 3.016 |
| Prognose ART 17 Zuidasdok | 3.016 | 52 | 3.068 |
| Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok | (1.212) | 1.160 | (52) |
| Actueel Budget ART 12 Knooppunten | 333 | 261 | 594 |
| Prognose ART 12 Knooppunten | 590 | 51 | 641 |
| Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten | (257) | 210 | (47) |
| Budgetspanning | (1.469) | 1.370 | (99) |

Tabel 4 Mutaties Budgetspanning

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



Grafiek 3 Ontwikkeling Budgetspanning

Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen in het actuele budget bedraagt 3.610 M€. Bij de H1-2022 rapportage bedroeg dit 2.138 M€. De mutatie bedraagt 1.472 M€ aan budget en is hiervoor onder 'Budget Programma' toegelicht.

Het actueel budget bedraagt 3.610 M€. De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 5 'Bijdragen financieringspartijen'. Hierbij wordt opgemerkt dat de verdeling van de aanvullende bijdrage van 303 M€ tussen gemeente Amsterdam en VRA voor de H1-2023 rapportage door beide partijen definitief gemaakt zal worden.

| Financiering/Bijdragen | Actueel Budget | | |
|--|----------------|--------------|--------------|
| | 2022 H1 | Mutatie | 2022 H2 |
| Rijk | 1.197 | 909 | 2.106 |
| Gemeente Amsterdam / Vervoerregio Amsterdam | 439 | 303 | 742 |
| Provincie Noord Holland | 87 | -0 | 87 |
| Subsidies | 3 | - | 3 |
| Bijdragen overige derden | 79 | 0 | 79 |
| Subtotaal ART17 Zuidasdok | 1.805 | 1.212 | 3.016 |
| Subtotaal ART12 Knooppunten | 333 | 261 | 594 |
| Totaal programma ZAD | 2.138 | 1.472 | 3.610 |

Tabel 5 Bijdragen financieringspartijen

Kasreeks bijdragen partijen

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

| Kasreeks bijdragen / Actueel budget | T/m 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ev | Totaal |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Rijk | 368 | 59 | 93 | 143 | 197 | 135 | 218 | 892 | 2.106 |
| Gemeente Amsterdam / Vervoerregio Amsterdam | 113 | 35 | 45 | 50 | 62 | 57 | 71 | 309 | 742 |
| Provincie Noord Holland | 57 | 30 | - | - | - | - | - | - | 87 |
| Subsidies | 3 | - | - | - | - | - | - | - | 3 |
| Overige derden | 1 | 0 | - | - | - | - | 1 | 78 | 79 |
| Subtotaal ART17 Zuidasdok | 541 | 124 | 138 | 193 | 260 | 192 | 290 | 1.279 | 3.016 |
| ART12 Knooppunten | 55 | 6 | 9 | 50 | 80 | 79 | 79 | 236 | 594 |
| Totaal programma ZAD | 596 | 130 | 147 | 243 | 340 | 271 | 368 | 1.515 | 3.610 |

Tabel 6 Kasreeks Actuele Bijdragen

Realisatie uitgaven en verplichtingen

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

| Realisatie projecten | (1) | (2) | | | (3) | (4=1-2) |
|----------------------------------|----------------|--------------------------|------------|--------------|-----------------|--------------------|
| | Actueel Budget | Aangegane verplichtingen | | | Gedane Uitgaven | Nog te verplichten |
| | 2022 H2 | 2022 H1 | Mutatie | 2022 H2 | 2022 H2 | 2022 H2 |
| Subtotaal ART17 Zuidasdok | 3.016 | 602 | 510 | 1.112 | 643 | 1.904 |
| ART12 Knooppunten | 594 | 59 | 291 | 351 | 62 | 243 |
| Totaal programma ZAD | 3.610 | 661 | 801 | 1.462 | 705 | 2.148 |

Tabel 7 Realisatie uitgaven en verplichtingen³

³ Aangegane verplichtingen zijn inclusief nog te verrekenen vooraf trek BTW.

4.4 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 dan impact hebben op de uitvoering van het programma. De risico's zijn nog niet opgetreden en door het treffen van effectieve maatregelen wordt de kans van optreden en de mogelijke impact beperkt.

De top 10 programmarisico's van Zuidasdok ziet er als volgt uit:

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

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

Er zijn sinds de H1 rapportage drie nieuwe programmarisico's in de top-10 opgenomen. Dit gaat om de volgende risico's, die hieronder worden toegelicht:

- Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders;
- Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie;

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

Het voormalig toprisico *“De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt mogelijk te veel tijd in beslag”* is vervallen nadat het aanvullende budget is toegekend. Daarnaast is het risicoprofiel van de risico’s *“De coördinatie tussen de projecten vraagt meer aandacht dan verwacht”* en *“Er zijn mogelijk onvoldoende werkvensters beschikbaar om het werk binnen het project OVT uit te kunnen voeren”* gedaald door het treffen van effectieve beheersmaatregelen, waardoor ze niet meer tot de top-10 programmarisico’s behoren. Deze risico’s maken nog wel onderdeel uit van het risicodossier van Zuidasdok.

Hieronder worden de belangrijkste wijzigingen in de top 10 programmarisico’s van Zuidasdok ten opzichte van de H1 rapportage toegelicht:

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

Het risico ‘Actuele geopolitieke / marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden’ blijft het toprisico van het programma Zuidasdok. Zuidasdok ervaart dagelijks de gevolgen van de huidige onzekere geopolitieke situatie en de daardoor ontstane tekorten aan bouwmaterialen en lange levertijden. Ook is er sprake van een hoge inflatie en hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie en heeft Zuidasdok de komende jaren te maken met een tekort aan voldoende medewerkers zowel voor de eigen programmaorganisatie als bij aannemers en leveranciers. Deze onzekere omstandigheden zullen nog wel even aanhouden en zijn bepalend voor het hoge risicoprofiel van Zuidasdok met grote onzekerheden voor planning en kosten. Inmiddels is een landelijke regeling opgesteld hoe om te gaan met extreme prijsstijgingen.

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

Dit risico heeft een sterke samenhang met risico 1 “Actuele geopolitieke en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden”. Deze ontwikkelingen kunnen er voor zorgen 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 opleverdata, door langere levertijden van bouwmaterialen, als niet realistisch worden beschouwd. Bij het project Tunnel is tijdens de Industry Day van 1 september 2022 gebleken dat marktpartijen kritisch staan tegenover dit project. Marktpartijen zijn selectiever in projecten waarvoor ze inschrijven en terughoudend in het aangaan van meerdere grote contracten tegelijkertijd. Daarmee is dit risico gestegen in risicoprofiel. Om dit risico te beheersen bespreekt Zuidasdok met marktpartijen onder welke omstandigheden en met welk

risicoprofiel zij geïnteresseerd zijn deel te nemen aan deze aanbestedingen. De aanbestedingsstrategie wordt hierop zonodig aangepast.

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

Voor het uitvoeren van de projecten binnen Zuidasdok, zijn er voldoende werkterreinen nodig voor het voorbereiden en uitvoeren van de werkzaamheden. Bij het verder uitwerken van de planning en bouwfasering is gebleken dat de beschikbaarheid van werkterreinen zeer kritisch is. Dit speelt met name in het kerngebied waar gebouwd wordt terwijl het kerngebied moet blijven functioneren. Zeker op het moment dat zowel OVT als Tunnel in uitvoering zijn vinden er gelijktijdig veel bouwwerkzaamheden plaats. Er zijn mogelijk onvoldoende bouw- en werkterreinen beschikbaar als gevolg van de toch al krappe fysieke ruimte in het projectgebied. Ook zijn er zorgen over het tijdig beschikbaar zijn van de toegezegde werkterreinen omdat deze ook door andere projecten tijdelijk worden gebruikt. Daarmee is dit een nieuw risico in de programmarisico top-10. Met de gemeente Amsterdam wordt constructief overleg gevoerd over de mogelijkheden om meer bouw- en werkterreinen binnen en buiten tracebesluitgrenzen te vinden. Tevens wordt er overleg gevoerd met andere projecten die gebruik maken van werkterreinen over tijdelijk gebruik door Zuidasdok.

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

Dit risico is een verbijzondering van risico 1 "*Actuele geopolitieke / marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden*" en betreft de toenemende krapte op de arbeidsmarkt. Door grote krapte op de arbeidsmarkt wordt het voor zowel de programmaorganisatie Zuidasdok als de opdrachtnemers lastiger voldoende gekwalificeerde medewerkers te vinden en te houden. Gebrek aan gekwalificeerd personeel kan zorgen voor vertraging in de uitwerking van ontwerpen en voorbereiding en uitvoering van het werk en dit kan tot kwaliteitsverlies leiden. Zuidasdok is sterk afhankelijk van personeel met specifieke expertise en ervaring. De krapte op de arbeidsmarkt zal, door stijgende personeelskosten, naar verwachting leiden tot hogere inschrijfsommen bij aanbestedingen en tot hogere kosten bij meerwerk. Om de komende jaren over voldoende gekwalificeerd personeel te beschikken streeft Zuidasdok voor haar eigen programmaorganisatie naar meerjarige overeenkomsten met leveranciers op het gebied van techniek, omgevings- en contractmanagement en projectbeheersing. Daar waar deze overeenkomsten aflopen wordt tijdig een nieuwe aanbesteding gestart.

Risico 5: De besluitvorming over het wijzigingstracébesluit (onherroepelijk WTB) duurt langer dan voorzien waardoor vergunningverlening mogelijk niet tijdig kan plaatsvinden

Dit risico is gedaald ten opzichte van de H1 rapportage omdat het ontwerp wijzigingstracébesluit in november 2022 is vastgesteld en tot en met 10 januari 2023 ter inzage ligt. Het risico is daarmee echter nog niet geheel verdwenen. Na 10 januari is er meer inzicht in het aantal zienswijzen dat is ingediend en

mogelijke consequenties. Met name voor het project knooppunt De Nieuwe Meer kunnen zienswijzen nog impact hebben. Volgens de huidige planning treedt het wijzigingstracébesluit in werking voor de eerste vergunningaanvragen, maar zijn eventuele beroepen tegen het wijzigings-TB op dat moment nog aanhangig. Dat is in het bijzonder een risico indien een beroep gaat over een onderdeel van het wijzigingstracébesluit waarop de vergunning is gebaseerd. Voor Tunnel is er op basis van de huidige planning geen overlap tussen de behandeling van beroepen en de behandeling en verlening van vergunningen.

Risico 8: Maatregelen hijsveiligheid hebben mogelijk grote impact op weg-, trein- en metroverkeer en de bebouwde omgeving

Dit risico is nieuw en speelt bij alle projecten een rol maar met name bij de werkzaamheden in het kerngebied voor OVT en Tunnel. Het voldoende vrijhouden van het valbereik bij o.a. funderingswerkzaamheden is wellicht alleen mogelijk door stremmingen van weg-, metro- en treinverkeer of door het treffen van extra maatregelen in de bebouwde omgeving om de veiligheid te garanderen. Dit kan ertoe leiden dat er meer hinder door stremmingen en langere doorlooptijden van het werk zijn of extra kosten gemaakt worden voor het treffen van maatregelen. Zuidasdok heeft voor de beheersing van dit risico overleg gevoerd met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en overeenstemming bereikt over de wijze waarop omgaan moet worden met het vrijhouden van het valbereik bij hijswerkzaamheden. Voor elke toekomstige activiteit wordt de hijsveiligheid en maatschappelijke impact beoordeeld en dient te worden aangetoond dat de hijswerkzaamheden voldoende veilig kunnen worden uitgevoerd.

4.5 Organisatie en kwaliteit

In de tweede helft van 2022 is in het kader van het kwaliteitsmanagementsysteem een aantal nieuwe kaders en procedures uitgewerkt:

- Baselinedocumenten voor alle projecten;
- Strategisch Integraal Veiligheidsplan;
- Veiligheidsmanagementplan;
- Incidentmanagementplan;
- Kader contractbeheersing;
- Procedure beheerdersverklaringen.

Daarmee is het kwaliteitsmanagementsysteem van Zuidasdok conform de afspraak gecompleteerd.

Daarnaast heeft er een update plaats gevonden van het Plan Integraal Werken en Raakvlakmanagement en wordt er op dit moment gewerkt aan een update van de procedures Baselinemanagement, Contractwijzigingen en Scopemanagement, evenals aan het afsprakenkader Omgevingsdienst.

In de tweede helft van 2022 is de audit risicomangement afgerond, evenals een onderzoek naar het gereedstaan van het projectteam knooppunt De Nieuwe Meer voor de start van de uitvoering. De audits prestatieverklaren, Kabels en Leidingen

Tunnel en Veiligheid bij het team Knooppunten zijn onderweg. Mede door verschuivingen in de planning van de projecten zijn deze later gestart dan oorspronkelijk gepland.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

5.1 Stakeholdermanagement

Beheerders

Om meer co-eigenaarschap te creëren werkt de programmaorganisatie aan het uitbouwen van de relatie met de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma en worden zij meer betrokken bij het programma. Dit gebeurt zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten. Vanuit het programma zijn de directie-overleggen met RWS, ProRail, V&OR, GVB Rail Infra en Waternet regulier terugkerende afspraken. Op deze manier kunnen beide partijen over en weer zorgen uitspreken, een relatie opbouwen en bouwen aan vertrouwen. Met de beheerders is onder meer gesproken over de wijze waarop wordt omgegaan met de zogenaamde beheerdersverklaringen. Via beheerdersverklaringen wordt geborgd dat de uitwerking van klanteisen tot de uiteindelijk gerealiseerde en over te dragen objecten in overeenstemming blijft met de wensen en eisen van de beheerders. Specifiek is de afgelopen periode gesproken over een aantal mogelijke scope uitbreidingen zoals de A2 Entree en de Rozenoordbrug en de wijze waarop die toegevoegd kunnen worden aan de scope van Zuidasdok.

Gebruikers

Ook met de verschillende gebruikersgroepen wordt iedere verslagperiode overleg gevoerd. Deze overleggen vinden op reguliere basis plaats, waardoor het mogelijk is een relatie op te bouwen en over verschillende onderwerpen te praten zonder dat hier direct een urgentie achter zit. Dat biedt de mogelijkheid 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 vindt ieder kwartaal plaats, met daarin naast de opdrachtgevende organisaties ook vertegenwoordigers van NS Reizigers en GVB. In het Gebruikersoverleg wordt onder meer gesproken over de buitendienststellingen die de komende jaren in de planning staan. De gewenste treinvrije periodes, buitendienststellingen van de weg en tijdelijke buitengebruiknames van de metro hebben raakvlakken met diverse andere grote projecten in de regio. Dat betekent dat er gekozen moet worden welke modaliteit meer hinder moet accepteren of dat er anders geprioriteerd moet worden in de werkzaamheden. Daarnaast is meerdere keren stilgestaan bij de fasering in het kerngebied. De samenloop van OVT en Tunnel en het bereikbaar houden van het kerngebied levert grote uitdagingen op. Als voorbeeld

levert tijdelijk fietsparkeren tijdens de bouw van de tunnel veel dilemma's op als het gaat om beschikbare ruimte.

- Met de directie van NS Stations vindt ieder kwartaal overleg plaats over de voortgang van en de actualiteiten in het programma. Zo is de afgelopen periode met name gesproken over de wijze waarop de contracten tussen NS Stations en Zuidasdok aangepast worden zodat alle reeds besproken wijzigingen ook contractueel op een goede manier worden vastgelegd. Inhoudelijk is inmiddels overeenstemming over de contracten;
- Met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven hebben deze verslagperiode meerdere overleggen en bijeenkomsten plaatsgevonden. 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.
- Aanvullend zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven en organisaties zoals CBRE Investment Management, de RAI en de VU over specifieke raakvlakken of zorgen die leven.
- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Bewonersplatform Zuidas (BPZ) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook projectoverstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT maandelijks aan bij de bestuursvergadering VIA met Zuidas en Zuidasdok. De omgevingsmanager van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel onderhoudt contact met de betreffende stakeholders in de knooppunten waaronder bijvoorbeeld met de Stichting Woonschepen Zuid bij de Schinkel;
- Met de Reizigers Advies Raad (RAR) is een overleg geweest over de werkzaamheden, het eindbeeld en de diverse tussenstappen en welke impact dit heeft op de reizigers. De komende jaren zal dat overleg ook meer regulier worden ingericht.

Bevoegd gezag

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

5.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Uitvoering buitendienststelling 2022

Na de zorgvuldige en intensieve voorbereiding van de 11-daagse afsluiting van de A10-Zuid hoofdrijbaan links en de A4 vanaf knooppunt Badhoevedorp zijn de werkzaamheden op vrijdag 22 juli 22:00 uur gestart. Tijdens de opbouw van de verkeersmaatregelen is door Rijkswaterstaat een verkeersveiligheidsaudit (RQI) uitgevoerd. Mede door de constructieve samenwerking met project, aannemer en wegbeheerder(s) zijn de belangrijkste bevindingen van de audit direct opgepakt.

Tijdens de 11-daagse afsluiting van de A10-Zuid is dagelijks het verkeersbeeld vanuit het Operationeel Team gemonitord en waar nodig zijn maatregelen ingezet of aangepast. Denk daarbij aan inzet van stand-by bergingsvoertuigen, verkeersregelaars, aanpassen van groentijden en inzet van regelscenario om verkeer grootschalig om te leiden. De intensieve samenwerking tussen Zuidasdok, wegbeheerders, hulpdiensten en verkeerscentrales heeft er – naast de inzet van communicatie en de zomerperiode – voor gezorgd dat de verkeershinder beperkt is gebleven en alleen de eerste werkdagen (maandag 25 juli en dinsdag 26 juli) sprake was van 25-30 minuten extra reistijd in de spitsen. Ook de evaluaties met alle betrokkenen bevestigen dat het verkeersbeeld gunstiger was dan verwacht en de verkeerskundige samenwerking succesvol is verlopen.

Samenwerken aan bereikbaarheid

De afstemming van werkzaamheden gebeurt naast de landelijke plannings van ProRail en Rijkswaterstaat o.a. in het cluster Zuid van Amsterdam Bereikbaar. Zuidasdok zorgt voor de organisatie en voorzitter van het overleg wat tweewekelijks bij elkaar komt. Daarbij worden de werkzaamheden op de korte termijn (<1 jaar) en lange termijn (>1 jaar) afgestemd. De komende jaren blijft intensieve afstemming nodig om o.a. voldoende hinderruimte te reserveren voor de referentiefasering van Tunnel, aanbiedingsfasering knooppunt De Nieuwe Meer in te passen én de overige ontwikkelingen van Zuidasdok gepland te krijgen in de regionale planning. Daarbij moet o.a. rekening worden gehouden met de werkzaamheden aan de A9 Badhoevedorp - Holendrecht, de Coentunnel, Groot Onderhoud A10-Oost, Zeeburgerbrug en diverse opgaves in het kader van vervanging en renovatie. Ook op lokaal niveau is intensieve afstemming nodig om o.a. de raakvlakken met bouwfasering Zuidasdok, ontwikkeling Zuidas en de tijdelijke eindhalte Amsteltram te beheersen en de bereikbaarheid tijdens de bouw zoveel mogelijk te behouden.

Fietscampagne

Met de opdrachtnemer is in 2019 een overeenkomst gesloten om automobilisten te verleiden tot het reizen van en naar Zuidas per fiets. Toen in 2020 duidelijk was dat het afgesproken resultaat niet zou worden bereikt, heeft Zuidasdok de overeenkomst opgezegd met een voorstel voor de financiële afwikkeling van de overeenkomst. De opdrachtnemer heeft dit voorstel niet geaccepteerd. Op 23

september 2022 is de zaak bij de rechtbank beslecht door in samenspraak een beperkte schadevergoeding overeen te komen.

Fietsparkeren

Bij het uitwerken van de integrale bouwfasering komen een aantal knelpunten naar voren. Samen met de betrokken partners in het gebied wordt inzichtelijk gemaakt waar de knelpunten zitten, welke keuzes hiervoor gemaakt moeten worden en waar deze keuzes gemaakt moeten worden. Deze knelpunten ontstaan door de beperkte fysieke ruimte en de hoge eisen die gesteld worden aan de tijdelijke situatie. Het programma Zuidasdok maakt inzichtelijk welke knelpunten er zijn en ook waar de verwachtingen van de tijdelijke situatie mogelijk moeten worden bijgesteld om het project gerealiseerd te krijgen. Bijvoorbeeld als het gaat om fietsparkeren ontstaan mogelijk knelpunten.

In de huidige situatie ontstaat op een aantal locaties al overlast vanwege de vele geparkeerde fietsen. Het aantal fietsers neemt toe en daarmee de stallingsbehoefte. Zuidasdok voorziet dat dit probleem als gevolg van het toegenomen gebruik in combinatie met de beperkte ruimte voor nog meer overlast gaat zorgen, als we geen goede alternatieven kunnen bieden aan fietsers. Daar komt bij dat op het moment dat de Brittenpassage opent, de Minervapassage voor een aantal jaar wordt afgesloten, omdat die op dat moment verbouwd gaat worden (globaal vanaf 2026). Dan liggen de bestaande (openbare) ondergrondse stallingen minder gunstig ten opzichte van de stationsentree.

Bovenstaande opsomming maakt dat het programma zich zorgen maakt over fietsparkeren in deze fase. In de eindsituatie wordt voorzien in twee extra ondergrondse fietsenstallingen direct bij de Britten- en de Minervapassage, maar in de tijdelijke situatie wordt voorzien dat het op onderdelen gaat knellen.

De ruimte in het gebied is zo beperkt, zeker wanneer de tunnel gebouwd gaat worden, dat er breed gekeken moet worden naar oplossingen. Andere locaties op straat gaan het probleem onvoldoende oplossen. Er wordt met de betrokken partners, maar ook met het bedrijfsleven gekeken naar mogelijke oplossingen.

Hinder

In deze verslagperiode is het project OVT steeds meer merkbaar aan het werk gegaan, bijvoorbeeld met het trillend inbrengen en ook verwijderen van damwandplanken. Het is niet te voorkomen dat dit hinder met zich meebrengt in de directe omgeving. Het kan gaan om geluidhinder, afzettingen, 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. OVT heeft hierbij ook te maken met cumulatie van hinder door verschillende partijen met werkzaamheden in het gebied. Nu de uitvoering intensiever wordt, neemt ook het belang van omgevingsmanagement toe. Het op tijd naar de omgeving communiceren over de werkzaamheden is een essentieel onderdeel. In de

verslagperiode is er onder andere intensief contact geweest met de omliggende hotels, bedrijfsleven en bewoners van de direct aangrenzende buurten.

5.3 Communicatie

Zomerwerkzaamheden OVT

Met Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam, ProRail, NS en Vervoerregio Amsterdam is stevig ingezet op de berichtgeving over de 11-daagse buitendienststelling en de afsluiting van de A10 zuidzijde. Het intrillen van damwanden heeft lokaal aandacht gekregen met huis-aan-huisberichtgeving en een speciale Zomerkeet naast het station. Daarnaast is de communicatie gericht geweest op de buitengebruikname van de Noord/Zuidlijn en de voor reizigers merkbare veranderingen aan de metroperrons.

Knooppunt De Nieuwe Meer

De werkzaamheden tussen oktober en december 2022 voor de verplaatsing van de Schinkelbrugbediening zijn in diverse publicaties, een inloopbijeenkomst en bewonersbrieven toegelicht. In november is het nieuws gedeeld dat de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer voorlopig is gegund aan bouwcombinatie TriAX. De definitieve gunning is gemarkeerd met een persbericht en een publicatie in Cobouw.

MIRT-afspraken

De BO-MIRT afspraken zijn in een publicatie en richting stakeholders toegelicht en daarbij is specifiek ingegaan op de betekenis voor Zuidasdok ('Zuidasdok kan door') en de woningbouwopgave en bereikbaarheid van de regio.

Terinzageleggingen

Drie documenten zijn in deze verslagperiode ter inzage gelegd in het Amsterdam Zuidas Informatiecentrum en toegelicht in diverse publicaties; de ontheffing Wet Natuurbescherming voor knooppunt De Nieuwe Meer, het ontwerptractébesluit Zuidasdok (wijziging 2022) en het ontwerpbestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2022.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

| bedragen in € x 1.000 | | | | Bijdragen aan taakstellend budget | | | | | | |
|---------------------------------------|--|---------------|---------------------|-----------------------------------|----------|---------|---------|--------|--------|------------------|
| VTW-nr | Mutatie | Datum besluit | Soort mutatie | Prijsoort | Rijk | Adem | VRA | PNH | Derden | Totaal |
| BOK 9-7-2012 | | | | 2011 | 979.000 | 20.100 | 130.000 | 75.000 | | 1.385.000 |
| | IBOI 20 12 (8,9476%) | 1-7-2012 | baseline | 2012 | 18.550 | 3.808 | 2.463 | 1.421 | | 26.242 |
| | IBOI 20 13 (16,59078%) | 1-7-2013 | indexering | 2013 | 16.486 | 3.386 | 2.190 | 1.268 | | 23.331 |
| | IBOI 20 14 (1,2%) | 1-7-2014 | indexering | 2014 | 11.900 | 2.485 | 1.591 | 940 | | 16.916 |
| BOK 9-7-2014 | | | | 2014 | 1025.936 | 210.680 | 136.244 | 78.629 | | 1.451.489 |
| | TEN-T planutwerking | 3-12-2013 | extra bijdrage | 2013 | | | | | 2.500 | 2.500 |
| 4 | VTW HTV5 Amstelveen | 2-7-2014 | scopewijziging | 2014 | | | 1.568 | | | 1.568 |
| 9 | VTW overdracht VU/Boelelaan | 2-7-2014 | scopewijziging | 2014 | | | -580 | | | -580 |
| 3a | VTW Brittenpassage | 2-7-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | 26.000 | 26.000 |
| 1 | VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL | 2-7-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| | Projectorganisatiekosten Knooppunten | 16-12-2014 | overheveling | 2014 | 40.304 | | | | | 40.304 |
| | Compensatie GF ivm BCF | 16-12-2014 | BO afspraak | 2014 | | -4.390 | | | | -4.390 |
| | Piet Kranenbergsdijk | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 3b | Liften Brittenpassage | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 6 | VTW bus- en tramhalte Strawinskylaan | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | 2.850 | | | | 2.850 |
| 7 | VTW definitieve toegang SET-gebouw | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | 600 | | | | 600 |
| 8a | VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | | 9.225 | | | 9.225 |
| 5 | VTW verbrede Minervapassage | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | 33.400 | 33.400 |
| 10 | VTW vervallen toerit S10 | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 11 | VTW aansluiting S108-Zuid | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 12 | VTW aanpassing esen noordelijke tunnel | 16-12-2014 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 | | | | 2014 | 1066.240 | 209.740 | 146.456 | 78.629 | 61900 | 1.562.965 |
| 8b | VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2 | 23-4-2015 | scopewijziging | 2014 | | | 94 | | | 94 |
| 13 | VTW bovenwettelijke geluidsschermen | 3-6-2015 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 15 | VTW (CADO's) Luchtwisseling rijstroken voor tunnel ivm onderhoud en calamiteiten | 3-6-2015 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 16 | VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid | 3-6-2015 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 17 | VTW Keerlus tram 4 | 3-6-2015 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 18 | VTW robuustheidsmaatregelen tram | 3-6-2015 | scopewijziging | 2014 | | 235 | 4.465 | | | 4.700 |
| 19 | VTW Regelbaarheid kruispunt en S108/S109 | 3-6-2015 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| | IBOI 20 15 | 1-7-2015 | indexering | 2015 | 3.902 | 766 | 535 | 302 | 26 | 5.531 |
| Totaal per 30-06-2015 | | | | stand Q2-2015 | 1070.142 | 210.741 | 151.551 | 78.931 | 61926 | 1.573.290 |
| 20 | VTW configuratie metrospooren | 24-9-2015 | scopewijziging | 2015 | | 171 | 3.249 | | | 3.420 |
| 21 | VTW aansluiting ProRail beledskader Outilage | 24-9-2015 | scopewijziging | 2015 | | | | | 712 | 712 |
| Totaal per 30-09-2015 | | | | stand Q3-2015 | 1070.142 | 210.912 | 154.800 | 78.931 | 62.638 | 1.577.423 |
| | Teruggaaf BTW 2012-2013 | 8-12-2015 | ontvangst 3e derden | 2015 | | | | | 345 | 345 |
| | ABN Amro Fietsparkeergarage M ahlerplein | 17-12-2015 | ontvangst 3e derden | 2015 | | | | | 90 | 90 |
| Totaal per 31-12-2015 | | | | stand Q4-2015 | 1070.142 | 210.912 | 154.800 | 78.931 | 63.073 | 1.577.858 |
| 22 | VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor | 17-2-2016 | scopewijziging | 2015 | 3.750 | | | | | 3.750 |
| 23 | VTW Voorinvestering daklaan | 17-2-2016 | scopewijziging | 2015 | | 1.298 | | | | 1.298 |
| 24 | VTW Aanvullende geluidsmatregelen | 17-2-2016 | scopewijziging | 2015 | | 3.576 | | | | 3.576 |
| 25 | VTW Calamiteiten Opstelplaats | 17-2-2016 | scopewijziging | 2015 | 1.200 | | | | | 1.200 |
| 26 | VTW Cap. Tijdelijk gelijkrichterstation Mahler | 17-2-2016 | TERUGGETROKKEN | 2015 | | | | | | 0 |
| 27 | VTW geluidsscherm en lay-out keerspooren | 17-2-2016 | scopewijziging | 2015 | | | | | | 0 |
| 28 | VTW Fietsroute over de Amstel | 17-2-2016 | nadere detaillering | 2015 | | 70 | 70 | | | 140 |
| Totaal per 31-03-2016 | | | | stand Q1-2016 | 1075.092 | 215.856 | 154.870 | 78.931 | 63.073 | 1.587.822 |
| 30 | VTW Fietsverwijssysteem Mahlerplein | 11-5-2016 | scopewijziging | 2015 | | 240 | 80 | | | 320 |
| | IBOI 20 16 | 1-7-2016 | indexering | 2016 | 1.715 | 370 | 271 | 151 | 314 | 2.827 |
| | IBOI 20 16 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten) | 1-7-2016 | indexering | 2016 | 137 | | | | | 137 |
| Totaal per 30-06-2016 | | | | stand Q2-2016 | 1076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| Totaal per 30-09-2016 | | | | stand Q3-2016 | 1076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| 31 | VTW kruising S108 Noord en Zuid | 26-10-2016 | scopewijziging | 2016 | | | | | | 0 |
| 32 | VTW Daklaan (teruggetrokken door Amsterdam op 10-5-2017) | 26-10-2016 | TERUGGETROKKEN | 2016 | | 0 | | | | 0 |
| Totaal per 31-12-2016 | | | | stand Q4-2016 | 1076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| 33 | VTW Waterberging stationvoorzieningen | 16-2-2017 | VERVALLEN/ON HOLD | 2016 | | | | | | 0 |
| 34 | VTW comm. voorzieningen OV-carré zuidzijde OVT incl. fundering 5e en 6e spoor | 15-2-2017 | scopewijziging | 2017 | n.t.b. | | | | n.t.b. | 0 |
| 35 | Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid | 15-2-2017 | meerkosten | 2017 | | | | | n.t.b. | 0 |
| | Herallocatie n.a.v. gunning realisatiecontract | 31-3-2017 | technische mutatie | 2017 | | | | | | 0 |
| Totaal per 31-03-2017 | | | | stand Q1-2017 | 1076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| | IBOI 20 17 (1,6%) | 1-7-2017 | indexering | 2017 | 11.232 | 2.275 | 1.629 | 909 | 710 | 16.755 |
| | IBOI 20 17 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten) | 1-7-2017 | indexering | 2017 | | | | | 291 | 291 |
| Totaal per 30-06-2017 | | | | stand Q2-2017 | 1088.176 | 218.741 | 156.849 | 79.991 | 64.388 | 1.608.146 |
| Totaal per 30-09-2017 | | | | stand Q3-2017 | 1088.176 | 218.741 | 156.849 | 79.991 | 64.388 | 1.608.146 |
| | Totaal VTW's 33-34-36-37 | | scopewijziging | 2017 | | | 7.600 | | 7.521 | 15.121 |
| Totaal per 31-12-2017 | | | | stand Q4-2017 | 1088.176 | 218.741 | 164.449 | 79.991 | 71909 | 1.623.267 |

| bedragen in € x 1.000 | | | | Bedragen aan taakstellend budget | | | | | | |
|-----------------------|---|---------------|------------------|----------------------------------|-----------|---------|---------|--------|--------|-----------|
| VTW-nr | Activiteit | Datum besluit | Soort mutatie | Prispeel | Rijk | Adem | VRA | PNH | Dansen | Totaal |
| | BOI2018 (15257%) | 1-7-2018 | indexering | 2018 | 14.457 | 2.782 | 1.995 | 1.220 | 1016 | 21.170 |
| | Totaal per 30-06-2018 | | stand Q2-2018 | 2018 | 1.102.334 | 221.523 | 166.444 | 81.212 | 72.924 | 1.644.437 |
| | Totaal per 31-12-2018 | | stand Q4-2018 | 2018 | 1.102.334 | 221.523 | 166.444 | 81.212 | 72.924 | 1.644.437 |
| | Totaal per 31-03-2019 | | stand Q1-2019 | 2018 | 1.102.334 | 221.523 | 166.444 | 81.212 | 72.924 | 1.644.437 |
| | BOI2019 (2,02%) | 1-7-2019 | indexering | 2019 | 18.053 | 3.453 | 2.607 | 1.640 | 1.414 | 27.167 |
| | BOI2019 (verschil door CPI op ontvangst. NS) | 1-7-2019 | indexering | 2019 | | | | | 67 | 67 |
| | Totaal per 30-06-2019 | | stand Q2-2019 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.405 | 1.671.677 |
| | afrekening Watermet | 23-9-2019 | ontvangst derden | 2019 | | | | | 128 | 128 |
| | Totaal per 30-09-2019 | | stand Q3-2019 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.533 | 1.671.799 |
| | Totaal per 31-12-2019 | | stand Q4-2019 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.533 | 1.671.799 |
| | Totaal per 31-03-2020 | | stand Q1-2020 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.533 | 1.671.799 |
| | Werkhypotheses uitvoering: | | | | | | | | | 0 |
| | - Dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn | | | | | | | | | 0 |
| | - Metro stijgpunten 14 en 8 | | | | | | | | | 0 |
| | - Bouwfasering en layout metrospooren | | | | | | | | | 0 |
| | - Bouwfasering treinspooren/OVT | | | | | | | | | 0 |
| | BOI2020 (1,658%) | 1-7-2020 | indexering | 2020 | 13.710 | 2.833 | 2.129 | 1.374 | 1.185 | 21.231 |
| | BOI2020 (verschil door CPI op ontvangst. NS) | 1-7-2020 | indexering | 2020 | | | | | 431 | 431 |
| | Totaal per 30-06-2020 | | stand Q2-2020 | 2020 | 1.134.097 | 227.810 | 171.180 | 84.226 | 76.149 | 1.693.462 |
| | Totaal per 31-12-2020 | | stand Q4-2020 | 2020 | 1.134.097 | 227.810 | 171.180 | 84.226 | 76.149 | 1.693.462 |
| | Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17 | | | 2020 | | 605 | | | | 605 |
| | Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17 | | | 2020 | | | | | 122 | 122 |
| | indexering ontvangsten OVT | | | 2020 | 1.081 | | | | | 1.081 |
| | Totaal per 31-03-2021 | | stand Q1-2021 | 2020 | 1.135.178 | 228.415 | 171.180 | 84.226 | 76.271 | 1.695.270 |
| | BOI2021 (2,354%) | | indexering | 2021 | 20.316 | 3.964 | 2.989 | 1.322 | | 28.591 |
| | BOI2021 (aanv. indexering ontvangsten) | | indexering | 2021 | | 27 | | | 891 | 918 |
| | Overloopwisselen oosten van RA naar scope ZAD | | scopewijziging | 2021 | | | 4.450 | | | 4.450 |
| | OVCV | | scopewijziging | 2021 | | | 1.734 | | | 1.734 |
| | Totaal per 30-06-2021 | | stand Q2-2021 | 2021 | 1.155.494 | 232.406 | 180.353 | 85.548 | 77.162 | 1.730.963 |
| | Extra Corona budget OVT 1e tranche | | extra bijdrage | 2021 | 550 | | | | | 550 |
| | Correctie OVCV | | scopewijziging | 2021 | | | -1.734 | | | -1.734 |
| | Totaal per 30-09-2021 | | stand Q3-2021 | 2021 | 1.156.044 | 232.406 | 178.619 | 85.548 | 77.162 | 1.729.779 |
| | Tijdelijke maatregelen penons OVT | | scopewijziging | 2021 | | | | | 149 | 149 |
| | No regel maatregelen | | scopewijziging | 2021 | | | 11.652 | | | 11.652 |
| | Totaal per 31-12-2021 | | stand Q4-2021 | 2021 | 1.156.044 | 232.406 | 190.271 | 85.548 | 77.311 | 1.741.580 |
| | Correctie aankoopkosten BLS 2012 | | adm wijziging | 2021 | -385 | | | | | -385 |
| | Correctie BOI2021 (aanv. indexering ontvangsten) | | indexering | 2021 | -891 | -27 | | | | -918 |
| | Reparatie conversie Q2-21 | | adm wijziging | 2021 | -57 | | | | | -57 |
| | Correctie conversie | | adm wijziging | 2020 | 26 | | | | | 26 |
| | Extra Corona budget OVT 2e tranche (correctie Q3-2021) | | extra bijdrage | 2021 | 400 | | | | | 400 |
| | Correctie stand Q4-2021 (-26k€ Project Oud en +29k€ KNA) | | adm wijziging | 2021 | 3 | | | | | 3 |
| | Totaal per 31-03-2022 | | stand Q1-2022 | 2021 | 1.155.140 | 232.379 | 190.271 | 85.548 | 77.311 | 1.740.649 |
| | BOI | | indexering | 2022 | 40.665 | 8.606 | 7.320 | 1.484 | 3.776 | 61.851 |
| | Correctie BOI2022 (aanv. indexering bijdragen NS) | | indexering | 2022 | | | | | 696 | 696 |
| | ADM0111 Correctie budget OVT i.o.m. BS | | adm wijziging | 2022 | 1.162 | | | | | 1.162 |
| | ADM0105 - Herberekening kunstwerken | | scopewijziging | 2022 | 167 | | | | | 167 |
| | Totaal per 30-06-2022 | | stand Q2-2022 | 2022 | 1.197.134 | 240.985 | 197.591 | 87.032 | 81.783 | 1.804.525 |
| | | | | 2022 | | | | | | 0 |
| | Totaal per 30-09-2022 | | stand Q3-2022 | 2022 | 1.197.134 | 240.985 | 197.591 | 87.032 | 81.783 | 1.804.525 |
| | ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidas dok o.b.v. H1-2022 | | adm wijziging | 2022 | 908.743 | 166.443 | 136.471 | | | 1.211.657 |
| | ADM133 Verschuiving correctie Q1 van Art17 naar Art12 | | adm wijziging | 2022 | -29 | | | | | -29 |
| | Totaal per 31-12-2022 | | stand Q4-2022 | 2022 | 2.105.648 | 407.428 | 334.062 | 87.032 | 81.783 | 3.016.153 |

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

bedragen in € x 1.000

| VTW-nr. | Mutatie | Datum besluit | Soort mutatie | Prijsspeil | Rijk | Adam | SRA | FNH | Derden | Totaal |
|---------|--|---------------|----------------------|------------|----------------|------------|----------|----------|------------|----------------|
| | BOK 9-7-2012 | 9-7-2012 | baseline | 2011 | 320.378 | | | | | 320.378 |
| | IBOI 2012 (18,9476%) | 1-7-2012 | indexering | 2012 | 6.070 | | | | | 6.070 |
| | IBOI 2013 (1,659078%) | 1-7-2013 | indexering | 2013 | 5.416 | | | | | 5.416 |
| | IBOI 2014 (1,21%) | 1-7-2014 | indexering | 2014 | 4.003 | | | | | 4.003 |
| | BOK 9-7-2014 | | | 2014 | 335.867 | 0 | 0 | 0 | 0 | 335.867 |
| | Projectorganisatiekosten Knooppunten | 16-12-2014 | overheveling | 2014 | -40.304 | | | | | -40.304 |
| | Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 | 16-12-2014 | baseline | 2014 | 295.563 | 0 | 0 | 0 | 0 | 295.563 |
| 14 | VTW optimalisatie vluchtstroken | 3-6-2015 | scopewijziging | 2014 | 0 | | | | | 0 |
| | IBOI 2015 | 1-7-2015 | 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 | 17-2-2016 | 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 | 1-7-2016 | 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%) | 1-7-2017 | 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%) | 1-7-2018 | 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 | 28-2-2019 | 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%) | 1-7-2019 | 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%) | 1-7-2020 | 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 | | 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 | | 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 |

Financiering

**× Gemeente
× Amsterdam**



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

 | Vervoerregio
Amsterdam
