

**Noord/Zuidlijn  
inclusief  
Auto-onderdoorgang en Busstation CS**



**Verslag nr. 53  
2e kwartaal 2007**

**Gemeente Amsterdam  
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

Fotobijschrift omslag

Kees van 't Westeinde en Gerard Feeleus, medewerkers van aannemer Van Oord ACZ, op het Stationsplein.

De foto is gemaakt door de Amsterdamse fotografe Mathilde Jansen die met deze foto deelnam aan de kunstwedstrijd 'Kunst van een kunstwerk'. Deze wedstrijd, een initiatief van Combinatie Strukton Betonbouw/Van Oord ACZ, daagde kunstenaars uit een creatieve afbeelding te maken van de werkzaamheden die onder de sporen van het Centraal Station en het historische stationsgebouw plaatsvinden. Het fotoportret van Kees van 't Westeinde en Gerard Feeleus won geen prijs, maar krijgt nu op het omslag van dit kwartaalverslag wel een 'eervolle vermelding'.

# INHOUDSOPGAVE

<b>I</b>	<b>NOORD/ZUIDLIJN</b>	<b>Bladzijde</b>
<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	
1.1	Doel	
1.2	Belangrijkste onderwerpen	
<b>2.</b>	<b>Inhoud/Kwaliteit</b>	
2.1	Ontwikkeling ontwerp	
2.2	Werk in uitvoering	
2.3	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	
<b>3.</b>	<b>Tijd</b>	
3.1	Referentieplanning	
3.2	Inzichten per derde kwartaal 2005	
3.3	Bestuurlijke besluitvorming	
<b>4.</b>	<b>Financiën</b>	
4.1	Verplichtingen, betalingen en subsidies	
4.2	Budgetcijfers	
4.3	Financiële prognose tot 2012	
4.4	Mijlpalen	
4.5	Omzetbelasting	
4.6	Prijscompensatie	
4.7	Verzekeringen	
<b>5.</b>	<b>Informatie</b>	
5.1	Communicatie en Projectbegeleiding	
5.2	Kunst en Cultuur	
5.3	Leefbaarheidsmaatregelen	
5.4	In de pers	
5.5	Informatiecentrum	
5.6	Communicatiemiddelen en -activiteiten	
5.7	Stations	
<b>6.</b>	<b>Vooruitblik naar het volgende kwartaal</b>	

## **II AUTO-ONDERDOORGANG EN BUSSTATION**

- 1. Doel**
- 2. De opdracht**
- 3. Voortgang**
- 4. Scope**
- 5. Financiën**
- 6. Planning**
- 7. Stand van zaken vergunningen**

## I NOORD/ZUIDLIJN

### 1. INLEIDING

#### 1.1 Doel

De kwartaalverslagen geven het gemeentebestuur, Stadsregio Amsterdam en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat inzicht in de voortgang van het project Noord/Zuidlijn.

Het kwartaalverslag reikt daarnaast informatie aan over het project aan de gemeentelijke diensten, bedrijven, stadsdelen en projectorganisaties, die betrokken zijn bij de Noord/Zuidlijn. Het gaat om de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, GVB, Haven Amsterdam, de Dienst Ruimtelijke Ordening, de Bestuursdienst Amsterdam (sectoren Ruimtelijke Ordening, Infrastructuur en Beheer, en Financiën), de Dienst Economische Zaken, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht, het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, de stadsdelen Amsterdam Noord, Centrum, Oud Zuid en Zuideramstel, de projectorganisaties Noordwaarts en Zuidas, en het Schadebureau Noord/Zuidlijn.

Tenslotte wordt het kwartaalverslag ook toegezonden aan maatschappelijke organisaties, zoals de Kamer van Koophandel, het Milieucentrum Amsterdam, reizigersvereniging Rover en bewoners- en ondernemersverenigingen langs de lijn.

Het kwartaalverslag dient tevens als onderbouwing van de declaraties. De declaraties geschieden op basis van de mijlpalenmethodiek. Deze methodiek maakt onderdeel uit van de lumpsumbeschikking, die is afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 december 1999 onder nummer DGP/VI/U99.04694 voor de Noord/Zuidlijn, de auto-onderdoorgang De Ruijterkade en het busstation CS. Aanvullend hierop heeft de minister op 27 mei 2003 een subsidiebeschikking afgegeven voor de passage onder het station Amsterdam CS, onder nummer DGP/SPO/03/01445.

Dit kwartaalverslag beschrijft de maanden april, mei en juni 2007.



In april begon de aannemer met het ontgraven van het station onder de Ferdinand Bolstraat. De mannen die deze klus gaan klaren poseren voor de foto.

**[Toon deze foto meer naar rechts svp]**

## 1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het tweede kwartaal van 2007

- *Advies Commissie Tunnelveiligheid*

In april maakte de nationale Commissie Tunnelveiligheid haar advies bekend over de veiligheid van de Noord/Zuidlijn. Vanwege de aanvraag van de bouwvergunning voor het maken van de tunnels had de gemeente deze commissie om advies gevraagd. De commissie schrijft in haar advies waardering te hebben voor de Amsterdamse aanpak om voldoende veiligheid te realiseren in de nieuwe metrolijn met het Safe Haven-principe. Maar de veiligheid van de Noord/Zuidlijn kan volgens de commissie wel worden aangescherpt. De commissie adviseert speciale verlichting rond de vluchtdeuren en langs het vluchtpad aan te leggen, overdruk in trappenhuizen en nooduitgangen toe te passen en een goede beheerorganisatie te maken. De adviezen van de Commissie Tunnelveiligheid zullen worden opgenomen in het ontwerp van de tunnels en de stations. In het derde kwartaal zal de commissie nog een aanvulling op het advies publiceren.

- *Tunneldelen bouwdok Sixhaven gereed*

Het werk in het bouwdok bij de Sixhaven vorderde goed. Het derde tunneldeel dat in het bouwdok wordt gemaakt en dat in de loop van 2010 in het IJ zal worden afgezonken kwam gereed. Ook het vierde deel dat onder het Centraal Station komt te liggen werd voltooid. De eerste twee tunneldelen kwamen een jaar eerder al, in juni 2006, gereed.

- *Ontgraven station Ceintuurbaan begonnen*

In het tweede kwartaal begon de aannemer in de Ferdinand Bolstraat met het ontgraven van het station. Na de voltooiing van het dak van het station in november 2006 waren er vijf maanden geen bouwactiviteiten in de Ferdinand Bolstraat. Op 2 april veranderde dat. De bouwhekken verschenen weer in de straat, maar nu rond een veel kleiner bouwterrein. De stoep en het fietspad bleven het domein van voetgangers en fietsers. Het weggraven van de grond uit het station verliep voorspoedig. In het tweede kwartaal werd het gehele station tussen de Ceintuurbaan en de Albert Cuypstraat tot een diepte van – 6,50 meter NAP ontgraven.



Het weggraven van de grond onder het stationsdak in de Ferdinand Bolstraat verliep voorspoedig. Het ontgraven begon in april aan de noord -en zuidzijde van het station. Op woensdag 6 juni konden de twee graafploegen, de noordelijke en de zuidelijke, elkaar de hand geven.

- *Informatiecentrum ontvangt 100.000ste bezoeker*

20 april was een belangrijke dag voor het Informatiecentrum. Wethouder Herrema ontving de 100.000ste bezoeker. De heer A. Jodha uit Amsterdam was de gelukkige. Hij ontving uit handen van de wethouder een mand vol kado's die symbool staan voor wat er langs het tracé van de Noord/Zuidlijn en op het Stationseiland te vinden is. Het Informatiecentrum Stationsplein 7 werd in oktober 2003 geopend. In het druk bezochte centrum wordt de bezoeker aan de hand van maquettes, foto's, films, archeologische vondsten en een techniekwand uitgelegd wat er zoal gebeurt bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de bouwwerkzaamheden op het Stationseiland. Vorig jaar bezochten 39.735 mensen het informatiecentrum.

- 5 -

- *Open Dag Noord/Zuidlijn groot succes*

Naar schatting 15.000 mensen bezochten op zaterdag 2 juni de Open Dag van de Noord/Zuidlijn. Van noord tot zuid stonden de bouwhekken open om het publiek in staat te stellen om nu eens aan de andere kant te zien hoe het er aan toegaat op een bouwplaats. De Open Dag werd georganiseerd door de aannemers van de Noord/Zuidlijn, de vereniging van bouw- en infrabedrijven Bouwend Nederland en het projectbureau Noord/Zuidlijn.



De startschacht tegenover het Hotel Victoria was tijdens de Open Dag een veelbezochte bouwplaats.

## 2. INHOUD/KWALITEIT

### 2.1 Ontwikkeling ontwerp

#### Noord

#### *Nieuwe Leeuwarderweg*

In september 2005 werd in de Nieuwe Leeuwarderweg een wisselstrook aangelegd. Het doel hiervan was om tijdens de verschillende bouwfasen het drukke verkeer in de ochtend - en avondspits zo goed mogelijk af te wikkelen. Naarmate de werkzaamheden vorderden bleek de wisselstrook een steeds grotere belemmering voor een vlot verloop van de werkzaamheden. Om die reden werd besloten bij wijze van proef de wisselstrook af te sluiten om te bezien of het verkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg ook zonder extra rijstrook kon worden afgewikkeld. De proef die plaatsvond van 15 maart tot en met 4 april is gunstig verlopen. Het verkeer ondervond weinig hinder van de afsluiting, er ontstonden geen lange wachtrijen bij de verkeerslichten, de doorstroming van het verkeer stad in en stad uit bleef goed en ook de doorstroming van de nood - en hulpdiensten bleef goed. De wisselstrook werd op 17 mei uit het verkeer genomen. Wel zal het mogelijk blijven om in geval van nood de wisselstrook te gebruiken.

Het in het eerste kwartaal van dit jaar gestarte overleg met het projectbureau Noordwaarts over het nieuwe Centrum Amsterdam-Noord heeft tot overeenstemming geleid. De bedoeling van het overleg was tot een goede afstemming te komen van alle werken binnen het Centrum Amsterdam-Noord (CAN) gebied. Het overleg heeft duidelijk gemaakt dat het goed mogelijk is alle bouwactiviteiten tegelijkertijd en op hetzelfde bouwterrein te realiseren. Het gaat om de bouw van kantoren en scholen onder en naast het station door Noordwaarts, de bouw van het busstation door de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, de verlegging van de IJdoornlaan

door Noordwaarts, de ruw - en afbouw van het station door het projectbureau NoordZuidlijn en het verleggen van alle kabels en leidingen door alle partijen.

In juli 2007 gaat het bestek 'verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg' samen met het bestek 'Noorderparkbruggen' in de verkoop. De aanbesteding vindt in oktober plaats. De werkzaamheden beginnen in februari 2008.



Vanuit de lucht is goed te zien hoe de bouw van station Buikslotermeerplein er bijstaat. Het westelijk deel van het viaduct is bijna klaar. De pijlers waarop de vloer komt te liggen zijn gereed. Sommige vloerdelen zijn al gestort.

### Binnenstad

#### *Boortunnels*

Het definitieve ontwerp van de tunnelboormachine (TBM) is gereed. De leverancier, het aannemersconsortium en de gemeente hebben overeenstemming bereikt over de eisen waaraan de machine moet voldoen om succesvol te kunnen boren in de Amsterdamse bodem. De eerste machine begint naar verwachting in september 2008 met het graven van de tunnel.

### Zuid

#### *Station Zuid*

Met de goedkeuring door het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam van de lay-out van de sporen is het voorlopig ontwerp voor de zuidelijke beëindiging van de Noord/Zuidlijn klaar. In het tweede kwartaal is gestart met het maken van het definitieve ontwerp. Het gaat om de bouw van een viaduct over de Beethovenstraat, aanpassingen aan het bestaande station Zuid en de kruising van de Noord/Zuidlijn met de Minerva-as. Om het viaduct over de Beethovenstraat te kunnen maken moet allereerst het tracé van tramlijn 5 verlegd worden naar de Strawinskylaan en de Parnassusweg. Deze verlegging van tramlijn 5 start in november 2007 en wordt uitgevoerd in opdracht van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer. De aanbesteding voor het viaduct over de Beethovenstraat staat gepland voor begin 2008.

### Bovenbouw en baan

#### *Bovenbouw*

De definitieve keuze voor de 3<sup>e</sup> rail betekent dat de ontwerpen voor de contracten Tractie inclusief Energievoorziening, Signalering en Telecommunicatie aangepast worden. Dit gebeurt in de tweede helft van dit jaar.

### *Baan*

In het tweede kwartaal werd het werk "het omleggen van de Ringlijnsposen" in Amsterdam Zuid afgerond. Dit bestek was nodig om de bouw van de onderdoorgang onder de Ring A10-zuid en de Ringlijnsposen mogelijk te maken. De werkzaamheden werden nauwgezet afgestemd met het GVB. Omdat het GVB een buitendienststelling alleen toestaat tijdens bijzondere weekenden werd de feitelijke omlegging in het Paasweekend van 7 en 8 april en tijdens het Pinksterweekend in mei uitgevoerd. De rest van het werk volgt in het derde kwartaal.



De bouwplaats tussen de Ringweg A10 (niet te zien op de foto) en de sporen van de metro nabij station RAI. De passage van de Noord/Zuidlijn onder de A10 was eind 2006 al klaar. In het verlengde van deze onderdoorgang in de smalle strook tussen weg en sporen wordt de tunnelbak voor de nieuwe metro gemaakt.

### *Overige*

- Tijdens het tweede kwartaal is de planvorming met betrekking tot de tijdelijke halte Zuid afgerond. De goedkeuring van de plannen door het GVB wordt verwacht in de eerste week van het derde kwartaal.
- Ter plaatse van de Minerva-as is vast komen te staan dat het huidige middenviaduct niet voldoende sterk is om de toekomstige metrovoertuigen te dragen. Onderzoek zal moeten uitwijzen of de landhoofden voldoende draagkrachtig zijn om een nieuw dek te dragen. Dit nieuwe dek moet er komen om een verbinding te creëren voor de Noord/Zuidlijnrijtuigen naar het emplacement.
- Het plaatsen van een nieuw sein- en energiegebouw nabij station RAI is onderwerp van overleg met het projectbureau Amsterdam Zuidas.
- Verder werd een onderzoek verricht naar de in de Oostlijn aan te brengen waterkerende schuif. Omdat de schuif van bovenaf wordt geplaatst is er gedurende één weekend geen verkeer mogelijk op de Prins Hendrikkade bij de Schreierstoren. Dit gebeurt in de zomer van 2008.



## 2.2 Werk in uitvoering

### Noord

#### *Buikslotermeerplein*

De bouw van de viaducten van Heekweg, Buikslotermeerplein en Nieuwe Purmerweg vorderde goed. Van het oostelijk deel van het viadukt in de van Heekweg werd het beton gestort. Aan de westzijde van het station Buikslotermeerplein werden alle brugliggers geplaatst. Ook aan de oostzijde van het viadukt in de Nieuwe Purmerweg werden de brugliggers aangebracht.



In het eerste kwartaal werd de aanleg van de syphonduiker bij de Buiksloterdijk stilgelegd. De reden daarvoor was dat een niet gefundeerde houten woning aan de Buiksloterdijk (het huis met het rode dak) niet bestand bleek tegen de trillingen die ontstonden bij het heien van de funderingspalen voor de syphonduiker. Een onderzoek moest uitwijzen of de palen ook trillingsvrij aangebracht konden worden. Het onderzoek maakte duidelijk dat de syphonduiker gefundeerd kon worden op 'in de grond gemaakte palen' (ronde, in de grond geboorde gaten die met beton worden gevuld). Het werk verliep zonder problemen. Er deden zich geen trillingen voor.

#### *Station Johan van Hasseltweg*

De bouw van het station Johan van Hasseltweg vorderde goed. De aannemer werkte aan het aanbrengen van de heipalen voor het nieuwe station, het maken van de spoorbakken en de aanleg van een pompkelder. Dit werk loopt op schema.



Aan de zuidkant van het toekomstige station Johan van Hasseltweg is het metrotraject al goed te zien. De aanleg van de vloer en de wanden van de spoorbakken vordert goed. In de verte ligt het Centraal Station.

#### *Tunnel langs het NoordHollandsch Kanaal*

In de bouwkuip langs het kanaal werden betonnen heipalen aangebracht. In totaal moeten er 1500 palen worden geheid. In de bouwkuip aan de noordkant van de Wagenaarbrug werden in het vorige kwartaal al alle palen aangebracht. Ook werd toen de eerste sectie van de onderwaterbetonvloer aangebracht. In het tweede kwartaal werden alle secties drooggepompt. In het meest noordelijke deel werd de eerste tunnelmoot gestort. In de overige delen werden de vloeren van de tunnelementen aangebracht.

#### *Sixhaven*

Ook voortgang van het werk in het bouwdok bij de Sixhaven. Het derde tunneldeel dat in het bouwdok Sixhaven wordt gebouwd en dat in de loop van 2010 in het IJ zal worden afgezonken kwam gereed. Ook het vierde tunneldeel dat onder het Centraal Station komt te liggen werd voltooid. Het transport naar de Suezhaven zal plaatsvinden op 9 en 10 juli.



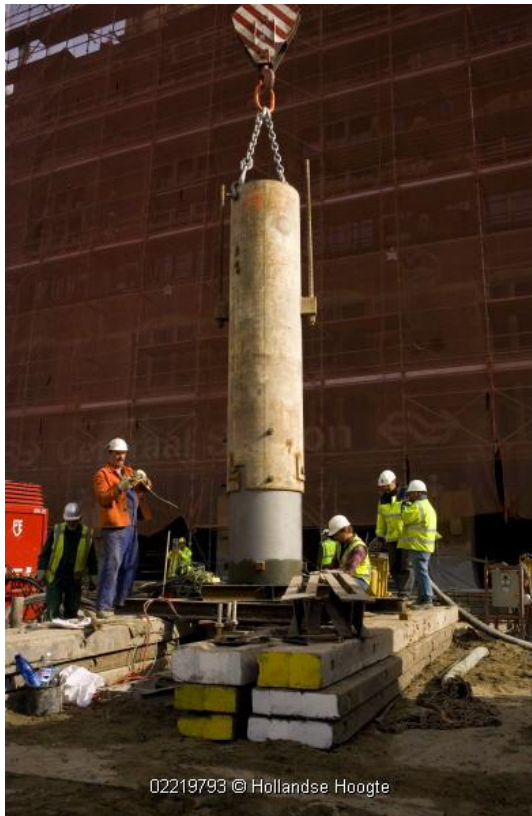
In het bouwdok naast de Sixhaven werden in totaal vier tunneldelen gemaakt. De foto toont het deel dat in de loop van 2010 in het IJ zal worden afgezonken.

#### Stationseiland *Metrostation CS*

In de middentunnel van het Centraal Station werd gedurende het tweede kwartaal aan de westzijde gewerkt aan de monolieten plaatvloer. Aan de oostzijde van de middentunnel begon de voorbereiding voor het maken van de buispalenwand. Het betrof sloopwerk en het maken van het hulpwerk voor de tijdelijke opvang van de spoorbakken. In het najaar van 2007 kan de aannemer beginnen met het maken van de oostelijke buispalenwand. De bouwschuttingen zijn inmiddels zodanig opgeschoven dat aan beide zijde van de voetgangerscorridor gewerkt kan worden.

In het noordwestelijke deel van het stationsgebouw zijn houten palen getrokken, tubexpalen aangebracht en is begonnen met het aanbrengen van de jetgroutkolommen. Deze kolommen vormen samen met de Tubexpalen de sandwichwand.

Op het Voorplein zijn de westelijke en noordelijke diepwanden voltooid en is - op 20 meter diepte - een start gemaakt met het maken van het jetgroutstempel. Dit stempel is nodig voor de stabiliteit van de bouwput tijdens het ontgraven. Op de De Ruijterkade is goede voortgang gemaakt met het ontgraven van de roltrapputten en met het aanbrengen van de vloer, de wanddelen en de tussenvloer van de roltrapbak.



Op het plein voor het Centraal Station werden de westelijke en noordelijke diepwanden voltooid. Daarna werd begonnen met het maken van het jetgroutstempel. Dit stempel is nodig voor de stabiliteit van de bouwput tijdens het ontgraven.

#### *Caissons Damrak en Open Havenfront*

De (her)bouw van brug 303 verloopt goed. Deze brug werd in 2004 gesloopt om de bouw van caisson 1 (startschacht) mogelijk te maken. Alle benodigde bouwkuipen zijn gedurende het tweede kwartaal gereed gekomen. Daarnaast werd de fundering aangebracht van de nieuwe middenpijler van deze brug. Ten noordwesten van het westelijk landhoofd werd de nieuwe kade gemaakt die zal aansluiten op de verlengde pijler. De brug zal eind 2007 gereed zijn.

#### Boortunnels

Om risico's bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn uit te sluiten zijn alle funderingen van de panden langs het tracé onderzocht. Waar de fundering in slechte staat was, is funderingsherstel uitgevoerd. Het grootste deel van de Noord/Zuidlijn loopt diep onder wegen en straten en soms onder huizen of gebouwen. Op een paar plaatsen in de stad komen de tunnelboormachines dichtbij de funderingen. Daar is extra voorzichtigheid geboden en moet er voor alle zekerheid meer gedaan worden dan funderingsherstel alleen. Het gaat onder meer om de Bijenkorf, Madame Tussaud's, gebouw Industria, de Munttoren, sommige straten nabij het Marie Heinekenplein in de Pijp, en brug 404 over het Amstelkanaal.

Bij deze gebouwen en bouwwerken valt niet uit te sluiten dat de tunnelboormachines een kleine neerwaartse beweging van de grond veroorzaken. Om het gevolg van die beweging teniet te doen wordt de grond onder de funderingen tijdens het boorproces als het ware opgepompt door het injecteren van kleine hoeveelheden van een water-cement-mengsel (grout). Dat gebeurt met lange dunne boorlansen, soms wel 50 meter lang, vanuit een ondergrondse verticale schacht. Deze schacht wordt gemaakt door met hydraulische vijzels betonnen ringen omlaag te persen. Telkens wordt dan aan de bovenkant een ring van geprefabriceerde betonnen segmenten opgebouwd. Deze segmenten lijken op de tunnelringen waarmee een horizontale tunnel wordt opgebouwd. Iedere keer wordt een nieuwe ring de bodem ingedrukt, terwijl de binnenkant van de schacht ontgraven wordt. Door dit te herhalen ontstaat een betonnen schacht. De onderkant van de schacht wordt met een betonnen vloer afgedicht. Het grote

voordeel van deze manier van bouwen is dat er praktisch geen vervormingen van de grond optreden.

In het tweede kwartaal van 2007 werd op het Rokin achter gebouw Industria de injectie-methode getest. Tijdens de test zal ook bekeken worden hoe lang de boorlansen kunnen zijn. Als er met langere boorlansen dan tot nu toe was voorzien gewerkt kan worden zijn er minder verticale schachten nodig. De eerste testresultaten worden in het volgende kwartaal bekend.



De bouwplaats op het Rokin achter gebouw Industria. Om te voorkomen dat de passage van de tunnelboormachines nadelige gevolgen heeft voor de bovengelegen gebouwen is een speciale techniek ontwikkeld (grondversteving). Met lange dunne boorlansen, soms wel 50 meter lang, wordt vanuit een diepe schacht de grond als het ware opgepompt door het injecteren van kleine hoeveelheden van een water-cement-mengsel. Deze schacht wordt met hydraulische vijzels omlaag geperst. Telkens wordt aan de bovenkant een ring van betonnen segmenten opgebouwd. Iedere keer wordt een nieuwe ring de bodem ingedrukt, terwijl de binnenkant van de schacht ontgraven wordt. Zo ontstaat een betonnen schacht. De onderkant van de schacht wordt met een betonnen vloer afgedicht. Het grote voordeel van deze manier van bouwen is dat er geen vervormingen van de grond optreden.

### Diepe stations

#### *Station Rokin*

Evenals in het vorige kwartaal werkte Waternet ook in dit kwartaal aan de aansluitingen van de aanvoerleidingen op het bergbezinkbassin. Medio mei werd de bestrating van het Rokin opgeleverd. In diezelfde periode werd ook het nieuwe fietspad aan de westkant van het Rokin voltooid. Fietsers konden vanaf 17 mei weer zonder omleidingen vanaf de Dam naar het Muntplein fietsen. In juni werd het laatste stukje platform in het Rokin gesloopt waarna de aannemer begon met het terugbrengen van de oorspronkelijke situatie.

Na de inrichting van het bouwterrein aan de oostzijde van het Rokin begon de aannemer met het maken van het groutstempel op grote diepte in de grond. Dit werk - dat duurt tot medio oktober - wordt uitgevoerd met twee hoge boorstellingen.

### *Station Vijzelgracht*

Het jetgrouten - het maken van een diep stempel op 33m diepte - werd in het tweede kwartaal voltooid. Kort daarop begon de aannemer met de voorbereidingen voor het maken van het dak aan de westzijde. Als het dak klaar is kan de ontgraving van het station beginnen. Dit gebeurt naar verwachting in oktober.



Een overzichtsfoto van de bouwplaats op de Vijzelgracht. Aan de westkant van de straat is de aannemer bezig met het maken van het jetgroutstempel. Eind 2005 werden aan de oostkant de werkzaamheden (diepwanden, jetgroutstempel en dak) al voltooid. Daar rijdt nu het tram en overige verkeer.

### *Station Ceintuurbaan*

In het tweede kwartaal begon de aannemer in de Ferdinand Bolstraat met het ontgraven van het station. Na de voltooiing van het dak van het station in november 2006 waren er vijf maanden geen bouwactiviteiten in de Ferdinand Bolstraat. Op 2 april veranderde dat. De bouwhekken verschenen weer in de straat, maar nu rond een veel kleiner bouwterrein. De stoep en het fietspad bleven het domein van voetgangers en fietsers. Net als tijdens de voorgaande bouwfases kon het autoverkeer de bouwplaats oversteken ter hoogte van de Govert Flinckstraat, de Eerste Jan Steenstraat en de Eerste Jan van der Heijdenstraat. Het weggraven van de grond uit het station verliep voorspoedig. In het tweede kwartaal werd het gehele station tussen de Ceintuurbaan en de Albert Cuypstraat tot een diepte van - 6,50 meter NAP ontgraven. Dit gebeurde conform de planning.

Bovendaks werd door graafmachines via de bouwopeningen de onderdaks aangevoerde grond in vrachtwagens geladen. Om deze grond af te voeren reden er gemiddeld zes vrachtwagens per uur. Verkeersregelaars zagen erop toe dat de vrachtwagens veilig het bouwterrein op en af reden.

De eerste laag grond die uit het station werd weggegraven was - zoals verwacht - licht vervuild, maar leverde geen risico's op voor de omgeving. Een licht vervuilde bovenlaag is normaal voor grond in stedelijk gebied. Omdat de aanwezige veenlaag (tot ongeveer - 10 meter NAP) natuurlijke gassen bevat die bij te hoge concentraties schadelijk kunnen zijn voor de werknemers zal door een gespecialiseerd bedrijf continu de luchtkwaliteit onder de grond worden gemeten. Bovendaks werden twee ventilatoren aangebracht die moeten zorgen voor voldoende aanvoer van verse lucht voor de werknemers onderdaks.



02387644 © Hollandse Hoogte

Mei 2007. De ontgraving van het station onder de Ferdinand Bolstraat is in volle gang. (Zie ook foto's op pagina 4, 5 en 37).

*In het derde kwartaal begint de aannemer met de voorbereidingen voor de volgende fase, het diepe ontgraven tot circa - 31 meter NAP. Bovenop het dak worden rails aangelegd waarop twee portaalkranen gaan rijden. Tijdens het ontgraven wordt de grond onderdaks door kleine graafmachines in containers verzameld. De portaalkraan hijst de containers via de bouwopeningen naar boven en zetten deze op gereed staande vrachtwagens. De vrachtwagens brengen de grond weg naar de stortlocatie.*

### Zuid

#### *Middenberm en onderdoorgang A10*

In het tweede kwartaal is begonnen met het ontgraven van de bouwkuip onder de A10 Zuid. Verder is gewerkt aan de voorbereiding van de heiwerkzaamheden die in juli en augustus in de middenberm van de A10 Zuid gaan plaatsvinden. Hier moet nog ongeveer 300 meter tunnel(bak) worden gebouwd, voordat het tracé het maaiveldniveau bereikt.

Ter voorbereiding op deze werkzaamheden werd in januari 2007 gestart met het verleggen van de sporen van de huidige ringspoorlijn. Naast het bestaande metrospoor is een nieuw spoor gelegd waarna het oude spoor kon worden gesloopt. Daarbij is eerst het zuidelijke spoor verlegd, vervolgens het noordelijke spoor. Het aansluiten van de nieuwe sporen gebeurde in de weekenden van respectievelijk 7 en 8 april en 12 en 13 mei. In deze weekenden reden er vanwege de werkzaamheden minder metro's. Eind mei lagen beide sporen op hun nieuwe plek, waardoor er ruimte is ontstaan voor de tunnel(bak).

Over de heiwerkzaamheden die nodig zijn om deze tunnel(bak) te maken heeft intensief overleg plaatsgevonden met GVB. Dit overleg was nodig omdat de heiwerkzaamheden leidden tot verzakking van de metroporen. Daardoor dreigde versterking van de dienstregeling en aanzienlijke vertraging in het heiwerk. Uiteindelijk werd besloten om een deel van het

- 15 -

metrotracé van 8 juli tot en met 25 augustus buitendienst te stellen. In deze periode zal al het heiwerk moeten plaatsvinden. De werkzaamheden beginnen op 9 juli.

#### *Station Europaplein en aanliggende tunneldelen*

In ruim drie maanden tijd zijn in de bouwkuip voor het nieuwe metrostation 575 funderingspalen aangebracht. Hierop wordt eind juli het onderwaterbeton voor de vloer gestort. Dan is de bouwkuip compleet. In augustus begint de aannemer met de feitelijke bouw van het station. In de bouwkuip bij de Hollandhal werden de vloer en de wanden van de tunnel voltooid. Het dak van de tunnel is eind augustus klaar.



De bouwkuip voor de tunnel langs de Europaboulevard. De tunnel buigt hier in de richting van het Scheldeplein. Dit plein is het eindpunt van de tunnelboormachines.

#### *Tijdelijke maatregelen Scheldeplein*

In januari is gestart met het verleggen van de verkeersstromen op het Scheldeplein. Deze tijdelijke maatregelen zijn nodig om ruimte te maken voor de bouw van de ontvangtschacht voor de tunnelboormachines. Ook om het aanliggende tunneldeel te maken is ruimte nodig. Eind april werden de nieuwe rijbanen geasfalteerd, begin mei kon het verkeer worden omgeleid. Daarna hebben nog een aantal kleine, afrondende werkzaamheden plaatsgevonden, zoals het aanhelen van de bestrating en het verleggen van een waterleiding. De werkzaamheden waren begin juni gereed.

#### *Eindschacht tunnelboormachines*

Medio juni werden op het Scheldeplein de schuttingen geplaatst rond het werkterrein voor de bouw van de eindschacht van de tunnelboormachines. Begin juli kan de aannemer dan beginnen met het intrillen van de damwanden.

#### *Tijdelijke maatregelen Groene Zoom*

Tussen de A10 Zuid en het werkterrein bij de Hollandhal moet nog een stuk tunnel worden aangelegd in de zogenaamde Groene Zoom. Dit stuk komt op de plek van de huidige toegang voor het laad- en losverkeer van de RAI én het doorgaande fietspad richting station RAI. Medio juni is gestart met de aanleg van een nieuwe transporttoegang voor de RAI en het verleggen van de fietspaden. In augustus zijn deze werkzaamheden gereed en kan het werkterrein worden ingericht.





Wegwerkers asfalteren het wegdek van de nieuwe toerit naar het transportdek van de RAI. De toerit die tot nu toe werd gebruikt wordt gesloopt om ruimte te maken voor de Noord/Zuidlijntunnel.

### **2.3 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking**

In het tweede kwartaal is de oorspronkelijke keuze voor voeding door een bovenleiding gewijzigd in het toepassen van een derde rail. Dit is een wijziging van het ontwerp maar geen scopewijziging in de zin van de subsidie beschikking. Daarnaast is een aantal maatregelen bekend geworden die het gevolg zijn van het advies van de Commissie Tunnelveiligheid. Deze commissie heeft op basis van recente regelgeving het veiligheidsconcept getoetst en heeft op grond van deze toetsing geadviseerd een aantal aanvullende maatregelen te treffen. Deze maatregelen worden wél als een wijziging van de scope gezien. Als de financiële consequenties meer in detail bekend zijn zal hiervoor bij de minister van Verkeer en Waterstaat een aanvullende subsidie worden aangevraagd.

## **3 TIJD**

### **3.1 Referentieplanning januari 2007**

Zoals in het vorige kwartaalverslag reeds stond vermeld is de opleverdatum voorjaar 2013.

### **3.2 Inzichten per tweede kwartaal 2007**

#### *Noord*

Het werk aan de stations en de tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal verloopt volgens planning. Er werden besluiten genomen over de aanpak van het werk aan de Nieuwe Leeuwarderweg. Het werk in Noord is niet maatgevend voor de start van de exploitatie.

#### *Centraal Station*

De nieuwe contractuele afspraken met de aannemerscombinatie en de inzet van de afgesproken beheers- en versnellingsmaatregelen hebben tot een stabilisatie van de planning geleid. De eerder opgelopen achterstand is enigszins ingelopen. Het werk aan het Centraal Station is niet (meer) maatgevend voor de start van de exploitatie.

### *Diepe Stations Binnenstad*

De discussie over een aantal maatregelen om het werk te versnellen heeft tot overeenstemming over de werkwijze geleid. De gemaakte afspraken staan echter onder druk. Overleg met de aannemer is gestart om te komen tot een definitieve contractuele werkplanning en afhandeling van alle resterende claims. Omdat het cluster Binnenstad direct het moment van start exploitatie bepaalt en daarmee "het kritieke pad" van de NZL is, wordt de uitslag van deze onderhandelingslag bepalend voor de planning.



Timmerlieden aan het werk bij station Buikslotermeerplein

### *Boren en Bodemversteving*

De tunnelboormachines zullen, nu het ontwerp gereed is, binnenkort besteld worden. De studie naar de wijze waarop de boormachines in de startschacht worden getakeld is bijna klaar. Ook de voorbereidingen voor de bodemversteving verlopen goed.

### *Baan- en bovenbouw*

Het onderzoek naar de benodigde bouwtijd voor de afbouw van de stations, de inbouw van de installaties en de uitvoeringsmethode van de baan- en bovenbouw is nog niet klaar. De uitslag van dat onderzoek en de discussie daarover wordt in het derde kwartaal verwacht.

### *RAI, A10 en WTC*

Grondvervorming bij de ringlijn tijdens het heien van de damwanden langs de A10 maakte het noodzakelijk de heiwerkzaamheden tijdelijk op te schorten. De werkzaamheden worden in juli hervat met een tijdelijke buitendienststelling van het metroverkeer. De opgetreden vertraging heeft geen invloed op de datum start exploitatie.

## **3.3 Bestuurlijke besluitvorming**

### *Tunnelveiligheid*

In april maakte de nationale Commissie Tunnelveiligheid haar advies bekend over de veiligheid van de Noord/Zuidlijn. Vanwege de aanvraag van de bouwvergunning voor het maken van de tunnels had de gemeente deze commissie om advies gevraagd. De commissie schrijft in haar

advies waardering te hebben voor de Amsterdamse aanpak om voldoende veiligheid te realiseren in de nieuwe metrolijn met het Safe Haven-principe. Dit principe komt erop neer dat een metrovoertuig in problemen altijd doorrijdt naar het eerstvolgende station waar alle faciliteiten aanwezig zijn om de reizigers zo snel mogelijk te evacueren. Maar de veiligheid van de Noord/Zuidlijn kan volgens de commissie wel worden aangescherpt. Het gaat dan vooral om de verbetering van de mogelijkheid om in geval van een brand te kunnen vluchten. De commissie adviseert speciale verlichting rond de vluchtdeuren en langs het vluchtpad aan te leggen, overdruk in trappenhuizen en nooduitgangen toe te passen en een goede beheerorganisatie te maken. De adviezen van de Commissie Tunnelveiligheid zullen worden opgenomen in het ontwerp van de tunnels en de stations.



Betonstort voor de vloer van de tunnel langs de Europaboulevard.

### 3. FINANCIËN

#### 4.1 Budgetcijfers

Het schematisch overzicht van het budget, gewijzigd op basis van het Raadsbesluit van 4 juli 2007, is als volgt:

**Tabel 1: Budgetcijfers projectkosten en bijdragen (exclusief risicofonds)**

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q1/2007 pp 2006</i>	<i>Aanpassing aan de prognose Q4/2006 pp 2006</i>	<i>Budget Q2/2007 pp 2006</i>
<i>Projectkosten</i>			
Bouw	1380,7	99,8	1480,5
Bijkomend	67,7		67,7
VAT	304,4	24,2	328,6
<b>Totaal excl. risicofonds</b>	<b>1752,8</b>	<b>124,0</b>	<b>1876,8</b>
<i>Projectbijdragen</i>			

Rijk	1171,9		1171,9
Regio	83,8		83,8
Parkeergarages	50,7		50,7
Gemeente excl. risicofonds	446,4	124,0	570,4
<b>Totaal excl. risicofonds</b>	<b>1752,8</b>	<b>124,0</b>	<b>1876,8</b>

Het gebudgetteerde gemeentelijke aandeel in de projectkosten bedraagt 570,4 mln tegen prijspeil 2006 en exclusief het resterende risicofonds. Dit resterende risicofonds is nog niet benoemd budget dat in de toekomst wordt gebruikt voor risico's die realiteit worden, dat wil zeggen projectkosten worden. Voor dit risicofonds is dekking beschikbaar. De opstelling van het gemeentelijk aandeel inclusief het risicofonds is als volgt:

**Tabel 2: Budgetcijfers gemeentelijk aandeel (inclusief risicofonds)**

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q1/2007 pp 2006</i>	<i>Aanpassing aan de prognose Q4/2006 pp 2006</i>	<i>Budget Q2/2007 pp 2006</i>
<i>Gemeentelijk aandeel</i>			
Gemeente excl. risicofonds	446,4	124,0	570,4
Risicofonds	65,2	44,5	109,7
<b>Gemeente incl. risicofonds</b>	<b>511,6</b>	<b>168,5</b>	<b>680,1</b>

Uit deze tabel blijkt dat het gebudgetteerde gemeentelijk aandeel tegen prijspeil 2006 en inclusief het risicofonds 680,1 mln bedraagt.

#### 4.2 Kengetallen financiële voortgang

De financiële voortgang van het project wordt uitgedrukt in drie kengetallen volgens onderstaande tabel:

**Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang**

<i>Cijfers in EUR mln</i>	<i>Q1/2007</i>	<i>Q2/2007</i>	<i>Wijziging</i>
Verplicht	1.230,0	1.247,1	17,1
Betaald	707,1	756,9	49,8
Ontvangen rijkssubsidie	378,1	387,0	8,9
Ontvangen bijdragen	51,6	51,6	0,0

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het tweede kwartaal van 2007 is voor 8,9 mln aan betalingen van het rijk ontvangen.



Een betonvlechter legt de laatste hand aan de afsluiting van een tunneldeel in het bouwdok Sixhaven. Door de afsluiting wordt het tunneldeel een soort waterdichte doos. Dit vergemakkelijkt het transport over water.

### 4.3 Mijlpalen

Via voortgangsoverleg per kwartaal tussen Rijkswaterstaat en het Projectbureau Noord/Zuidlijn wordt tijdig inzicht geboden in de realisering van de mijlpalen en de consequenties voor de kasstromen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het kwartaalverslag is daarbij de onderbouwing van de declaraties.

In het tweede kwartaal van 2007 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 20 en 21, Tracédeel 17 insitu tunnel, bouwkuip fase 1 op diepte,
- Mijlpaal 29, Tracédeel 21, CS-moot + moot 3, kopschotten geplaatst,
- Mijlpaal 129A, Tracédeel 49, panden hoek Ferdinand Bolstraat / Albert Cuypstraat gesloopt.

### 4.4 Omzetbelasting (BTW)

De gemeente heeft in maart 2003 een procedure voor het Gerechtshof gewonnen inzake de teruggave van alle omzetbelasting. De staatssecretaris van Financiën is in cassatie gegaan bij de Hoge Raad. Op 31 juli 2006 heeft de Advocaat-Generaal advies aan de Hoge Raad uitgebracht. Kern daarvan is de vraag of, als activiteiten rond personenvervoer BTW-afrekbaar zijn, dat ook geldt voor de bijbehorende infrastructuur. De Advocaat-Generaal adviseerde de Hoge Raad om deze vraag vooraf, voor het doen van een uitspraak, om advies voor te leggen aan het Europese Hof van Justitie.

Op 9 augustus 2006 heeft de fiscaal adviseur van de gemeente aan de Hoge Raad een reactie op het advies van de Advocaat-Generaal gestuurd. De gemeente stelt dat de vraag van de Advocaat-

- 21 -

Generaal alleen met “ja” kan worden beantwoord. Als vervoer BTW-afrekbaar is, dan geldt dat ook voor de bedrijfsmiddelen, inbegrepen de infrastructuur.

Het is niet bekend of de Hoge Raad het advies van de Advocaat-Generaal overneemt en de kwestie vooraf voorlegt aan het Europese Hof. Daarom is het tijdschema voor het vervolg ook niet bekend. Het BTW-risico staat PM totdat de Hoge Raad een uitspraak heeft gedaan.

#### **4.5 Prijscompensatie**

Op 4 juli 2006 vond een zitting plaats bij de Rechtbank Haarlem over de indexering van de rijkssubsidie. Het ministerie en de gemeente verschillen van mening over de uitleg van het artikel in de subsidiebeschikking dat regelt dat de minister jaarlijks een indexcijfer vaststelt rekening houdend met de index bruto overheidsinvesteringen (IBOI).

De Rechtbank heeft op 17 juli 2006 het beroep van de gemeente ongegrond verklaard. Het College heeft op 18 juli besloten om hoger beroep aan te tekenen tegen deze uitspraak. De gemeente meent dat tegenvallers aan inkomstenkant (de rijkssubsidie) niet voor rekening van de gemeente behoren te komen.

De toelichting op het hoger beroep is op 19 oktober 2006 door de Raad van State ontvangen. Vervolgens heeft de landsadvocaat op 7 november de Raad van State om uitstel verzocht voor de indiening van een verweerschrift. Het verweerschrift is op 26 januari 2007 door de landsadvocaat naar de Raad van State verzonden. De mondelinge behandeling van de zaak op de zitting is uitgesteld tot 6 november 2007.

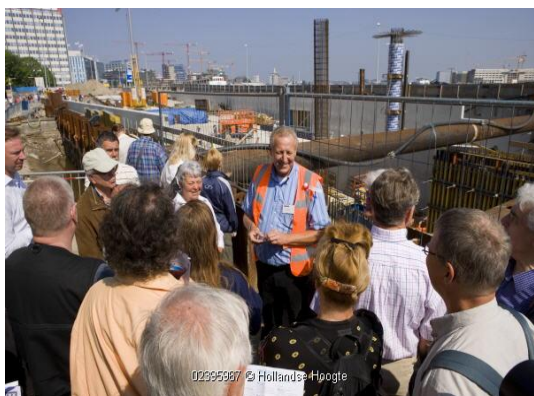


Een lasser prepareert een damwand op het Europaplein.

## **5. INFORMATIE**

### *5.1 Communicatie en Projectbegeleiding*

Dit kwartaal werd veel tijd en energie besteed aan de organisatie van de Open Dag op 2 juni. Ruim 15.000 bezoekers hebben tijdens deze zonovergoten dag een van 10 bouwplaatsen van de Noord/Zuidlijn bezocht. De samenwerking met Bouwend Nederland en de aannemers is prima verlopen.



Bezoekers tijdens de Open Dag op de bouwplaatsen achter (links) en onder (rechts) het Centraal Station.

De integratie van het Adviesbureau en Projectbureau Noord/Zuidlijn krijgt steeds meer vorm. In het volgende kwartaal zijn de stafafdelingen ondergebracht in één kantoorruimte op Stationsplein 7. Om medewerkers goed op de hoogte te houden verschijnt er een interne nieuwsbrief (dit kwartaal twee keer), is een klankbordgroep met vertegenwoordigers van Adviesbureau en Projectbureau actief en zijn er regelmatig bijeenkomsten.



Nieuwsbrief voor de medewerkers over de integratie van het Adviesbureau en het Projectbureau Noord/Zuidlijn.

De kunstcommissie kwam een keer bij elkaar. Over twee projecten werd positief geadviseerd: het aankleden van de bouwhekken op de Vijzelgracht door plaatselijk kunstenaar Peter Doeswijk en het verfraaien van de schutting rondom het nieuwe werkterrein op de Dam tegenover de Bijenkorf. De kunstcommissie besprak ook het Amsterdam Underground Festival dat volgend kwartaal onder andere bij de startschicht aan het Damrak plaatsvindt.

De jaarlijkse actualisatie van het Informatiecentrum Stationsplein 7 werd afgerond. Zo werd bij een aantal tentoonstellingsonderdelen de informatie opgefrist. Ook werd de akoestiek in het centrum aangepast. Doordat het geluid minder rondgalmt, kunnen nu meer groepen tegelijk ontvangen worden.

Dit kwartaal kwamen 283 vragen en klachten binnen op het informatienummer 020-4704070. Het ging om 191 vragen en 92 klachten, vooral over geluid en bereikbaarheid. In vergelijking met vorig kwartaal zijn dat er 216 minder, een daling die meestal zomers optreedt. De afhandeling van klachten en de eventuele inzet van leefbaarheidsmaatregelen werd uitgevoerd door een team van projectbegeleiders.

## 5.2 Leefbaarheidsmaatregelen

### *Examens*

Om ervoor te zorgen dat de leerlingen in alle rust hun eindexamen kunnen doen werd met het Bredero College afgesproken dat de examens zullen plaatsvinden in tennishal De Kadoelen.

### *Hotelovernachtingen*

Vanwege de te verwachten overlast bij het storten van het onderwaterbeton is aan de direct omwonenden op de Adelaarsweg in Amsterdam Noord twee keer een hotelovernachting aangeboden. Eén gezin heeft van dit aanbod gebruik gemaakt.

### *Bloemen*



In mei 2007 was de rode looper aan de westzijde van het Rokin weer vrij van hekken, machines en bouwmaterialen. Als een geste aan de buurt werden in opdracht van het stadsdeel en het projectbureau Noord/Zuidlijn grote bloembakken op het voetpad geplaatst en manden met bloemen aan de lichtmasten gehangen. Deze fleuren tot het najaar het Rokin op.

### *Huisbezoek*

In het tweede kwartaal is één huisbezoek afgelegd. Het bezoek had als resultaat dat de gemeente voor de bewoonster op zoek gaat naar een andere, passende woning

### *Wisselwoning*

De wisselwoning is in het tweede kwartaal niet in gebruik geweest.



### *Bijdrageregeling Bouwactiviteiten Noord/Zuidlijn*

In het tweede kwartaal werden de nog resterende vergoedingen uitgekeerd aan de bewoners in de Ferdinand Bolstraat. Het ging om de vergoeding die betrekking had op de periode waarin het dak van het station gemaakt werd.

Op de Vijzelgracht vond een hoorzitting plaats naar aanleiding van een bezwaarschrift over de financiële vergoeding. Dit bezwaarschrift werd ingetrokken nadat het verschil van inzicht was opgelost.

### *Isolatie*

Bij twee bewoners op de Vijzelgracht werd een extra geluidsisolatie aangebracht.

Bij één woning op het Rokin werd een achterzetraam geplaatst.

### *Ramen wassen*

In juni werden in opdracht van het projectbureau de ramen van een aantal panden op het Rokin gewassen.

## 5.3 Langs de lijn

### *Amsterdam-Noord*

Iedere vier weken krijgen de bewoners in Amsterdam-Noord een algemene Informatiebrief over de voortgang van de werkzaamheden. Daarnaast werden in dit kwartaal acht bewonersbrieven verspreid. In mei verscheen een Nieuwsbrief. Deze brief stond geheel in het teken van het gereedkomen van de tunneldelen in het bouwdok Sixhaven.

Iedere derde dinsdag van de maand kunnen bewoners en ondernemers van Amsterdam-Noord terecht op een spreekuur in de directieket van de Noord/Zuidlijn op sportcomplex Elzenhagen. Ieder spreekuur werd door meerdere bewoners bezocht.

Medewerkers van het projectbureau verzorgden presentaties voor de commissie Leefomgeving van Stadsdeel Amsterdam-Noord, voor de PvdA in Amsterdam-Noord en voor de Katholieke Bond van Ouderen. Voor de Landelijke Werkgroep Kunstwerken werd een rondleiding georganiseerd in het bouwdok Sixhaven.



Kort voordat ze werden versleept vanuit het bouwdok Sixhaven naar de Suezhaven kon de pers een kijkje nemen in de tunneldelen.

### *Centraal Station*

Ondernemers en bewoners op en rond het Stationseiland werden via de informatievoorziening van Coördinatie Stationseiland (CSE) op de hoogte gehouden van de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn. Elke maand verscheen een informatiebrief over de stand van zaken van de projecten. In april vond de tweede informatiebijeenkomst plaats over de Prins Hendrikkade.

Ondernemers en bewoners rond de Prins Hendrikkade werden geïnformeerd over de plannen voor de tijdelijke herinrichting die begin 2008 start. De bijeenkomst werd goed bezocht.

Nieuwe informatieborden op het Stationseiland geven voorbijgangers informatie over de werkzaamheden die plaatsvinden achter de hoge bouwschuttingen, zowel buiten als in het station.

## Rokin

Elke twee weken verscheen een overzicht van de werkzaamheden voor het station Rokin. Meer gedetailleerde informatie over onder andere de werktijden en de planning werd opgenomen in aparte bewonersbrieven. In juni kwam de nieuwsbrief uit. De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. De zichtbaarheid van ondernemers aan de oostzijde van het Rokin was een belangrijk punt, evenals het ophalen van huisvuil en verlichting van het voetpad.

## Vijzelgracht

Ook in dit kwartaal werd iedere twee weken een overzicht verspreid met de voortgang van de werkzaamheden. In een beperkt gebied verscheen een extra bewonersbrief. Aanleiding daarvoor was een gesprongen jetgroutleiding. Eerder, begin mei, was er ander onheil op de Vijzelgracht. Een bouwkraan bleek onvoldoende stevig gefundeerd en helde vervaarlijk voorover. Uit voorzorg werd het tram - en autoverkeer omgeleid. Tegelijkertijd werd de bouwkraan afgebroken. De overlast duurde enige uren. Auto's en tram konden daarna weer over de Vijzelgracht.

Ook in het tweede kwartaal vond elke vier weken op maandag de Begeleidingscommissie Uitvoering (BCU) plaats. Bewoners en ondernemers worden tijdens de BCU gedetailleerd geïnformeerd over de werkzaamheden. In het afgelopen kwartaal werd in de BCU uitgebreid gesproken over de op handen zijnde ontgraving van station Vijzelgracht.

## Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden in de Ferdinand Bolstraat. In deze overzichten werd vooral aandacht besteed aan de stremmingen ter plaatse van de oversteken en de inrichting van het bouwterrein. In het eerste kwartaal werden de bewoners en bedrijven al geïnformeerd over hoe het ontgraven van het station in z'n werk gaat. Er is in het tweede kwartaal geen overleg geweest met de bewonersvereniging.

**Nieuwsbrief**  
Ceintuurbaan  
april 2007

### Start ontgraven station Ceintuurbaan

Op 2 april is de aanname van de Noord/Zuidlijn begonnen met het ontgraven van station Ceintuurbaan.

ter hoogte van de Goovert Indusiet, die "Nieuw Station" is de Ferdinand Bolstraat.

Binnen de bouwlocatie heeft de aanname van de Noord/Zuidlijn plaats. De aanname van de Noord/Zuidlijn is de aanname van de Noord/Zuidlijn. De aanname van de Noord/Zuidlijn is de aanname van de Noord/Zuidlijn.

In de tweede helft van het tweede kwartaal wordt de aanname van de Noord/Zuidlijn plaats. De aanname van de Noord/Zuidlijn is de aanname van de Noord/Zuidlijn.

Begin september 2007 start met de aanname van de Noord/Zuidlijn. De aanname van de Noord/Zuidlijn is de aanname van de Noord/Zuidlijn.

### Grond

Tijdens het ontgraven van het station Ceintuurbaan wordt de grond onder de Ferdinand Bolstraat ontgraven. De aanname van de Noord/Zuidlijn is de aanname van de Noord/Zuidlijn.

Voorlichting over het ontgraven van het station onder de Ferdinand Bolstraat.

## Europaplein

Bewoners en ondernemers rond de bouwlocaties ontvingen elke twee weken een overzicht van de werkzaamheden. In juni verscheen de Nieuwsbrief.

Over de heiwerkzaamheden in de middenberm van de A10 Zuid, die in juli en augustus plaatsvinden, werd een aparte bewonersbrief rondgestuurd. Gelet op de ervaringen met

soortgelijke werkzaamheden in augustus vorig jaar toen het projectbureau overstelpt werd door klachten is ervoor gekozen de brief te verspreiden in een oplage van 30.000 stuks. De voorlichting over het niet rijden van de metro op de stations Zuid, RAI en Overamstel werd verzorgd door het GVB. Ook dit kwartaal heeft er elke maand een vergadering van de BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) plaatsgevonden.

#### 5.4 Informatiecentrum

In het tweede kwartaal bezochten 8484 mensen het informatiecentrum. Dit is exclusief het aantal van ca. 5000 bezoekers die tijdens de Open Dag op 2 juni het informatiecentrum bezochten. Van de 8484 bezoekers kwamen 3140 mensen met een groepsbezoek, 4162 individuele bezoekers bekeken de tentoonstelling en 1182 bezoekers hadden een andere informatievraag. Er zijn in totaal 148 groepen geweest. In totaal zijn er in het tweede kwartaal 139 rondleidingen door Stationsplein 7 gegeven. In deze periode werden 40 extra presentaties en lezingen gegeven. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding.

*20 april was een belangrijke dag voor het Informatiecentrum. Wethouder Herrema ontving de 100.000ste bezoeker. De heer A.Jodha uit Amsterdam was de gelukkige. Hij ontving uit handen van de wethouder een mand vol kado's die symbool staan voor wat er langs het tracé van de Noord/Zuidlijn en op het Stationseiland te vinden is. Verder werd de heer Jodha een speciale rondleiding op de bouwplaats aangeboden. De heer Jodha reageerde blij verrast: "Ik kom vaker in het infocentrum, want techniek interesseert mij enorm. Ik ben overrompeld, verrast en vindt het erg leuk dat ik de 100.000ste bezoeker ben geworden". Het Informatiecentrum Stationsplein 7 werd in oktober 2003 geopend. In 2006 bezochten 39.735 mensen het informatiecentrum.*



Stationsplein 7, het informatiecentrum over de Noord/Zuidlijn en het Stationseiland vervult vanaf de opening in oktober 2003 een centrale rol in de voorlichting over de aanleg van de nieuwe metrolijn. De heer A. Jodha was op 20 april 2007 de 100.000ste bezoeker. Wethouder Herrema overhandigde hem een mand vol met kado's.

Het informatiecentrum wordt ook regelmatig voor speciale bezoeken en gebeurtenissen gebruikt. In het tweede kwartaal waren dat de Open Dag op 2 juni, de bekendmaking van de winnaars van de kunstwedstrijd door Combinatie Strukton Betonbouw/Van Oord ACZ en de mediabijpraatbijeenkomst op 10 mei.

Om de archeologische vondsten onder de aandacht te brengen van basisschoolleerlingen werd een groot aantal scholen aangeschreven. De respons was groot. Veel van de aangeschreven scholen deden mee aan de rondleiding "Archeologie en de Noord/Zuidlijn". De thema-avond rond architect Cuypers en het Centraal Station van woensdag 27 juni was succesvol. 55 Mensen woonden de lezing door dhr. Keijzer en rondleidingen door het Centraal Station bij.

#### 5.5 In de pers

De berichtgeving in de media in het tweede kwartaal ging vooral het advies van de nationale commissie Tunnelveiligheid, de gereedgemaakte tunneldelen in het bouwdok Sixhaven en de Open Dag op zaterdag 2 juni.

Een opvallend bericht betrof de overlast van muizen in het bioscopcomplex nabij het Muntplein. Volgens de woordvoerder van het complex was de muizenplaag het gevolg van de bouwactiviteiten voor de nieuwe metrolijn ...

Ook de bouwwerkzaamheden op de Dam waar de aannemer begon met het verleggen van kabels en leidingen en de problemen met een scheef gezakte bouwkraan op de Vijzelgracht kregen de aandacht van een aantal media.

Op 18 mei bezocht de Buitenlandse Pers Vereniging (BPV) een aantal bouwplaatsen van de Noord/Zuidlijn.



Aankondiging van de Open Dag in de Amsterdamse huis-aan-huis-krant Echo.

## 5.6 Activiteiten en middelen

Naar schatting 15.000 mensen bezochten op zaterdag 2 juni de Open Dag van de Noord/Zuidlijn. Van noord tot zuid stonden de bouwhekken open om het publiek in staat te stellen om nu eens aan de andere kant te zien hoe het er aan toegaat op een bouwplaats. De Open Dag werd georganiseerd door de aannemers van de Noord/Zuidlijn, de vereniging van bouw- en infrabedrijven Bouwend Nederland en het projectbureau Noord/Zuidlijn.

De bouw van de nieuwe metrolijn in Amsterdam begon in 2003. Vier jaar later wordt er langs het gehele traject door meerdere aannemers of combinaties van aannemers volop gewerkt. Op tal van plekken werden belangrijke mijlpalen in de bouw bereikt. Steeds meer is klaar. Steeds meer is te zien. Met de Open Dag wilden de organisatoren tegemoet komen aan een vaak terugkerende vraag van het publiek om eens achter de bouwhekken te mogen kijken.

In het tweede kwartaal werden drie nieuwe reportages gemaakt voor Amsterdam.nl/tv. De reportage van april ging over de 100.000 ste bezoeker van informatiecentrum Stationsplein 7. De reportage in mei stond in het teken van de werkzaamheden voor de eindschacht van de tunnelboormachines op het Scheldeplein. In juni ging de reportage over de Open Dag. De projectleider van Strukton Betonbouw werd tijdens de Open Dag door de camera gevolgd.



Filmopnamen voor Amsterdam.nl/tv op het Scheldeplein. Ondernemers vertellen wat ze vinden van de bouwwerkzaamheden bij hen voor de voordeur.

De website trok dit kwartaal 25.382 bezoekers.

## 6. VOORUITBLIK NAAR HET VOLGENDE KWARTAAL

### - *uitvaren tunneldelen Sixhaven*

Op 9 en 10 juli zullen de tunneldelen die in de loop van 2010 onder het IJ en het Centraal Station komen te liggen uit het bouwdok Sixhaven worden weggesleept. Net als de tunneldelen 1 en 2, die vorig jaar al gereed kwamen, zullen ook deze delen tijdelijk worden geparkeerd in de Suezhaven in het Westelijk havengebied.

### - *ontgraving station Ceintuurbaan*

In het derde kwartaal zal het aanbrengen van de diepe groutstempels in de binnenstations voltooid zijn. De stempels zijn bedoeld om de stabiliteit van de stationswanden te garanderen tijdens de ontgraving van de ondergrondse ruimten. Het werk veroorzaakt geluidshinder en andere overlast. Naar verwachting vertrekt de laatste groutstelling in september.

### - *Amsterdam Underground Festival*

Van 29 t/m 30 september vindt de tweede editie plaats van het Amsterdam Underground festival. Een van de meest in het oog springende lokaties is de startschacht in het Damrak. Het is voor de eerste keer dat een Noord/Zuidlijn bouwplaats de hoofdrol speelt in een Amsterdams cultureel festival.

### - *Heiwerkzaamheden A10 zuid*

Op 9 juli beginnen in de middenberm van de ringweg A10 Zuid de heiwerkzaamheden voor ongeveer 300 meter tunnel(bak). Over deze werkzaamheden heeft intensief overleg plaatsgevonden met GVB. Dit overleg was nodig om een oplossing te vinden voor het probleem 'dienstregeling van de metro versus het werken pal naast het metrospoor'. Het overleg leidde tot het besluit om een deel van het metrotracé van 8 juli tot en met 25 augustus buitendienst te stellen.

### - *Uitkomsten proef groutinjecties Rokin*

In de loop van derde kwartaal worden de eerste resultaten verwacht van de proef op het Rokin met de compenserende groutinjecties. Bij sommige gebouwen en bouwwerken valt niet uit te sluiten dat de tunnelboormachines een kleine neerwaartse beweging van de grond veroorzaken. Om het gevolg van die beweging teniet te doen wordt de grond onder de funderingen tijdens het boorproces als het ware opgepompt door het injecteren van kleine hoeveelheden van een water-cement-mengsel (grout). Dat gebeurt met lange dunne boorlansen, soms wel 50 meter lang, vanuit een ondergrondse schacht. Tijdens de test zal ook bekeken worden hoe lang de boorlansen kunnen zijn. Als er met langere boorlansen dan tot nu toe was voorzien gewerkt kan worden zijn er minder verticale schachten nodig.

### - *Aanvullend advies Commissie Tunnelveiligheid*

In juli verstuurt de nationale Commissie Tunnelveiligheid een aanvulling op zijn definitieve advies over de aanpak van de veiligheid in de Noord/Zuidlijn. De commissie is om advies gevraagd omdat de gemeente een bouwvergunning heeft aangevraagd voor het maken van de tunnels van de Noord/Zuidlijn.



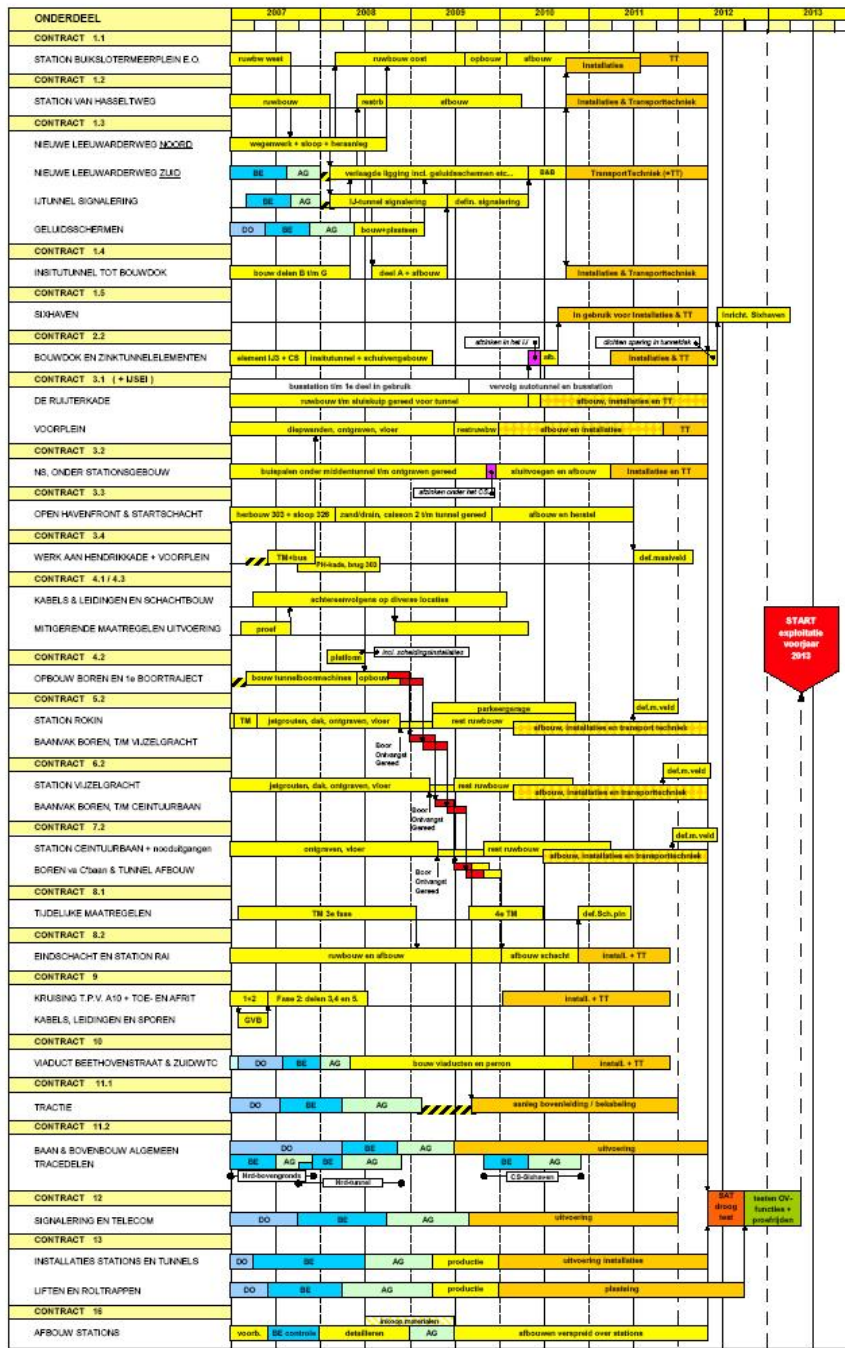
De schacht op het Rokin achter gebouw Industria (zie ook de foto op pagina 12).

# BIJLAGEN

- De projectplanning per 1 januari 2005
- Stand van zaken vergunningen per 1 april 2006

## BIJLAGE 1: De projectplanning

### NOORD/ZUIDLIJN Projectplanning 2007



	Functie :	Naam :
Opgesteld juni 2007	planning adviseur projectbureau	T. Steens
Vrijgegeven februari 2007	directeur projectbureau	H. van Veldhuizen

- S.A.T.test/Telecomtest/Tractietest
- Afzinken van tunneldeken.
- Voorbereiden, materiaal bestellen
- Werk aan transporttechniek = contracten 11, 12 en 13.
- Boorproces.
- Civielwerk en transporttechniek geïntegreerd



## BIJLAGE 2: Stand van zaken vergunningen per 1 april 2006

### 1. Aangevraagde vergunningen

#### Bouwaanvraag keerwanden tailtrack

Voor de aanleg van de keerwanden voor de tailtrack van de Noord/Zuidlijn, tussen de IJdoornlaan en de ringweg Noord is op 19 juni 2007 een bouwvergunning aangevraagd.

#### Bouwaanvraag grondkerende damwand Nieuwe Leeuwarderweg, oostelijk 'oor'

Op 28 oktober 2004 is vergunning verleend voor de polderdamwand en een ontlastingsdamwand vanwege de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg. In deze aanvraag was de grondkerende damwand voor het oostelijk oor (Johan van Hasseltweg) niet vergund omdat het een tijdelijke damwand betrof. Inmiddels is duidelijk dat de damwand niet verwijderd zal worden. Op 18 juni 2007 is hiervoor een bouwvergunning aangevraagd.

#### Sloopvergunning geluidsschermen Nieuwe Leeuwarderweg

Op 2 mei 2007 is vergunning aangevraagd voor de sloop van geluidsschermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg ter hoogte van het oostelijk benzinstation. De vergunning is 5 juni 2007 verleend. Bezwaar is mogelijk tot 17 juli 2007.

#### Wijziging ontgrondingenvergunning verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg

Op 2 september 2006 is vergunning verleend voor het ontgraven van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Johan van Hasseltweg en de Nieuwe Purmerweg. Dit in verband met de verlaagde ligging. Naar nu blijkt zal er meer grond worden afgegraven, 260.000 m<sup>3</sup> in plaats van 162.000 m<sup>3</sup>. Om deze extra ontgraving uit te voeren is een wijziging op de eerder verleende vergunning nodig.

#### Bouwaanvraag schacht voor compenserende groutinjecties Randstadgebouw

Op 23 april 2007 is een bouwvergunning aangevraagd voor het maken van een schacht om compenserende groutinjecties uit te voeren bij het Randstadgebouw (Muntplein). De aanvraag is 6 juni 2007 in het bouwberaad behandeld en wordt binnenkort verwacht.

#### Schacht ten behoeve van compenserende groutinjecties en nooduitgang Marie Heinekentoren/1<sup>e</sup> Jacob van Campenstraat

Op 17 april 2007 is een bouwvergunning aangevraagd voor het maken van een schacht in de 1<sup>e</sup> Jacob van Campenstraat. Van hieruit kunnen compenserende groutinjecties worden uitgevoerd voor de Marie Heinekentoren. De schacht dient tevens als nooduitgang voor de boortunnels.

#### Viaduct 856 RAI/Europaplein

Op 17 april 2004 is een sloopvergunning voor viaduct 856 over het fiets-/voetpad ter hoogte van de toegangsweg van de RAI aangevraagd. Het bouwberaad is hier op 12 juni 2007 mee akkoord gegaan. De vergunning wordt binnenkort verwacht. Sloop van het viaduct is noodzakelijk omdat het viaduct op de plek ligt waar het zuidelijk deel van de insitu-tunnel moet worden gemaakt. Na afronding van deze werkzaamheden wordt het viaduct herbouwd.



Een sfeerbeeld in de bouwkuip op het Europaplein

## 2. Lopende vergunningen

### Keurontheffing tijdelijke busbrug Open Havenfront

Er wordt een tijdelijke busbrug van de Prins Hendrikkade over het Open Havenfront naar het Stationsplein aangelegd. De keurontheffing hiervoor is op 19 februari 2007 aangevraagd.

### Verlengingsaanvraag standplaatsvergunning haringkraam Jonk

De haringkraam van vishandel Jonk op het Rokin is destijds vanwege de bouw van het station verplaatst naar het Spui. De hiervoor verleende standplaatsvergunning is onlangs verlopen. Aangezien de werkzaamheden op het Rokin nog enige tijd duren is 9 maart 2007 verzocht deze vergunning voor de vishandel op het Spui tot 2011 te verlengen.

### Keurontheffing langere instandhouding tijdelijke bouwvergunning werkplatform Singelgracht

Het werkplatform Singelgracht wordt langer gehandhaafd, tot november 2007. De verleende keurontheffing moet daarom ook worden verlengd. Hiervoor is 5 februari 2007 een aanvraag ingediend.

### Onttrekken grondwater ten behoeve van verlaging Nieuwe Leeuwarderweg

Voor de gedeeltelijke verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Johan van Hasseltweg en de nieuwe Purmerweg zal bemaling plaatsvinden om de werkzaamheden droog te kunnen uitvoeren. Om de Nieuwe Leeuwarderweg verdiept aan te leggen moet een bouwput worden ontgraven. Het totale waterbezwaar van deze activiteit is 523.000 m<sup>3</sup>. Op 9 oktober 2006 is vergunning gevraagd voor het onttrekken van bemalingswater. Het ontwerpbesluit is 15 maart 2007 ter inzage gelegd. Het was mogelijk om tot 5 mei 2007 hier tegen zienswijzen in te dienen. Het definitieve besluit wordt binnenkort verwacht.

### Wijzigingsaanvraag nooduitgangen tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal

Op 25 augustus 2004 is een bouwvergunning verleend voor het maken van de insitu-tunnel in Amsterdam Noord. De vorm van de nooduitgangen is op verzoek van de provincie aangepast, waardoor deze minder ver uitsteken in het Noordhollandsch Kanaal. Hierdoor wordt de doorvaart verbeterd. Hiervoor is op 25 oktober 2006 een wijzigingsaanvraag ingediend. De vergunning is 31 mei 2007 verleend en het is mogelijk tot 13 juli 2007 bezwaar te maken.

### Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonduiker)

Tegen de sloop- en bouwvergunning voor de fietstunnel Waddenweg is een bezwaarschrift

ingediend. Op 17 januari 2006 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Amsterdam Noord het bezwaar ongegrond verklaard. Hiertegen is op 27 februari 2006 beroep ingesteld bij de rechtbank. Behandeling van het beroep is 6 september 2007.

#### Gewijzigde bouwaanvraag polderdamwanden tussen Purmerweg en Johan van Hasseltweg

Door optimalisatie in het ontwerp van de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg moeten de polderdamwanden gedeeltelijk dichter naar elkaar worden geplaatst. De vergunning is 4 oktober 2006 verleend. Door een belanghebbende is bezwaar gemaakt. De bezwaarschriftencommissie heeft 9 mei 2007 het bezwaar ongegrond verklaard. Hiertegen was beroep mogelijk tot 20 juni. Daarnaast moet ook stadsdeel Amsterdam Noord ten aanzien van deze vergunning een besluit in heroverweging nemen. Dit besluit is 25 juni 2007 genomen. Beroep tegen het besluit van het stadsdeel is dan mogelijk tot en met 6 augustus 2007.

#### Verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg

Het tracé van de Noord/Zuidlijn wordt tussen de Johan van Hasseltweg en Purmerweg met meer dan 5 meter verlaagd ten opzichte van de ligging in het vigerende bestemmingsplan. Op 12 december 2005 is daarom vrijstelling van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn aangevraagd. De vrijstelling is 22 mei 2006 verleend. Op 9 juni heeft een belanghebbende tegen dit besluit beroep ingesteld. Het wachten is op een zittingsdatum.



In de bouwkuip langs het Noordhollandsch Kanaal moeten in totaal 1500 funderingspalen worden aangebracht. Op deze palen komt de vloer van de tunnel te liggen.

#### Wijziging nooduitgang Damrak

De nadere uitwerking van het ontwerp van de drie caissons inclusief startschacht aan het Damrak/Open Havenfront en de verbreding van brug 303 hebben tot gevolg dat de nooduitgang op het Damrak is veranderd ten opzichte van de verleende vergunning (28 april 2003). Daarom is op 4 september 2006 een revisie-aanvraag op de reeds verleende bouwvergunning ingediend. De aanvraag lag tot 21 maart 2007 ter inzage. De opmerkingen van belanghebbenden zijn verwerkt. De verwachting is dat de vergunning binnenkort wordt verleend. bestudeerd.

#### Bouwaanvraag Boortunnels

Op 15 februari 2006 is de bouwvergunning voor de geboorde tunnels van de Noord/Zuidlijn met drie nooddoorgangen en drie nooduitgangen, tussen het Natte Damrak en Rai/Europaplein, aangevraagd. Er zijn drie zienswijzen ingediend, waarvan twee ongemotiveerd. De aanvraag is in behandeling. De provincie heeft op 10 augustus 2006 een verklaring van geen bezwaar afgegeven tegen het verlenen van de bouwvergunning. Ook de nationale Commissie Tunnelveiligheid is om een advies gevraagd. Dit advies is op 12 april ontvangen.

#### Grondwateronttrekking station Vijzelgracht tussen Lijnbaansgracht en Prinsengracht

Op 4 oktober 2006 is een vergunning aangevraagd voor het onttrekken van grondwater tijdens de bouw van station Vijzelgracht vanwege het droog ontgraven van de diepe bouwput tot NAP – 30,5 meter. De vergunning is 23 mei 2007 verleend en beroep was mogelijk tot 4 juli 2007.

#### Bouwvergunning station inrichting Ceintuurbaan

De bouwvergunning is op 15 augustus 2003 verleend. Er zijn bezwaren ingediend. De bezwaarschriftencommissie is op 20 januari 2005 bijeengekomen. De commissie is verzocht te wachten met het uitbrengen van het advies tot de resultaten bekend zijn van nadere berekeningen over het rookgedrag in het station. De uitkomsten zijn aan het bevoegd gezag gestuurd. Aan de hand hiervan zullen bouwkundige aanpassingen worden uitgevoerd. Naar aanleiding van deze uitkomsten is 27 maart 2007 een hoorzitting gehouden van de bezwaarschriftencommissie. Het wachten is op het heroverwegingsbesluit van het college.

### **3. Onherroepelijke vergunningen**

#### Bouwaanvraag kademuren 303

Door de verbrede terugbouw van brug 303 moeten de kadewanden langs de Prins Hendrikkade en het Damrak worden gewijzigd, zodat deze vanaf brug 303 aansluiten op de bestaande kade. Op 1 maart 2006 is hiervoor een bouwvergunning aangevraagd. 30 augustus 2006 is de vrijstelling van het bestemmingsplan ter visie gelegd. Op 11 januari 2007 heeft Gedeputeerde Staten de verklaring van geen bezwaar afgegeven. De vergunning is 27 april 2007 verleend. Beroep was mogelijk tot 8 juni mogelijk. De vergunning is thans onherroepelijk.

#### Lozingsvergunning station Rokin vervallen van hydraulisch transport

In 2001 is een vergunning verleend voor lozingen tijdens de bouw van station Rokin. In deze oorspronkelijke plannen zou nat worden ontgraven met hydraulisch transport. De planwijziging voorziet evenwel in droog ontgraven. Op 14 november 2006 is daarom een aanvraag ingediend waarbij van deze nieuwe ontgravingsmethode wordt uitgegaan. De vergunning is 7 mei 2007 verleend. Beroep was mogelijk tot 28 juni 2007. De vergunning is onherroepelijk.

#### Onttrekking grondwater station Rokin

In 2001 is een vergunning verleend op grond van de Grondwaterwet voor het onttrekken van grondwater tijdens de bouw van station Rokin. In deze oorspronkelijke plannen zou nat worden ontgraven met hydraulisch transport. Nu wordt echter droog ontgraven. Op 14 november 2006 is daarom een aanvraag ingediend waarbij van deze nieuwe ontgravingsmethode wordt uitgegaan. De vergunning is 8 mei 2007 verleend. Beroep was mogelijk tot 30 juni 2007. De vergunning is onherroepelijk.

### **4. Tijdelijke vergunningen (artikel 17 WRO)**

#### Ruistruimte buschauffeurs busplatform Open Havenfront

Op 14 mei 2001 is vergunning verleend voor een tijdelijk gebouw ten behoeve van ruistruimte voor de buschauffeurs van Connexxion. Dit gebouw moet langer blijven staan. Op 9 maart 2007 is daarom een aanvraag ingediend voor de verlenging van de instandhoudingstermijn.

#### Tijdelijke busbrug Open Havenfront

Door de bouw van station Centraal Station van de Noord/Zuidlijn, zal de toegang tot de GVB bussen vanaf de middentoeegang van het Stationsplein en het GVB-platform tijdelijk worden geblokkeerd. Om de roulatie van de bussen op gang te houden, wordt een tijdelijke busbrug

van de Prins Hendrikkade over het Open Havenfront naar het Stationsplein gemaakt. De aanvraag hiervoor is 19 februari 2007 ingediend.



Onder het dak van het station in de Ferdinand Bolstraat ontstaat geleidelijkaan een steeds groter wordende ondergrondse ruimte. Tot op een diepte van ongeveer 30 meter moet hier de grond worden weggegraven. Om de lucht in de nieuwe ruimte schoon te houden voor de mensen die er moeten werken zijn er op straat grote ventilatoren geplaatst.

## II Auto-onderdoorgang De Ruijterkade / Busstation CS

### 1. Doel

Deel 2 van het kwartaalverslag Noord/Zuidlijn heeft betrekking op het project Auto-onderdoorgang / Busstation (AO/BS) CS. Dit deel heeft tot doel het gemeentebestuur van Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat te informeren over de voortgang van dit project. Hieronder wordt de voortgang van het project in de periode april tot en met juni 2007 beschreven.

### 2. De opdracht

De gemeenteraad heeft op 8 maart 2000 ingestemd met het Programma van Eisen (PvE) Auto-onderdoorgang / Busstation CS (AO/BS). Op 9 mei 2001 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Stationseiland vastgesteld. Hierbij heeft de raad ingestemd met het verder uitwerken van de ontwerpen voor de auto-onderdoorgang, het busstation en de overige onderdelen van project IJsei (**IJzijde StationsEiland**): de openbare ruimte, overkapping en de bruggen over Ooster- en Westertoegang. Op 4 december 2002 heeft de gemeenteraad van Amsterdam ingestemd met het uitvoerings- en kredietbesluit voor het gehele project IJsei (inclusief overkapping). Hierbij is tevens ingestemd met het aanbrengen van een aanvaarbescerping voor de kistdam/kade en met de gefaseerde aanleg van het busstation.



Overzichtsfoto van IJsei van juni. Op de voorgrond is de inrit van de auto-onderdoorgang al goed zichtbaar.

### 3. Voortgang

#### Auto-onderdoorgang / Busstation

Het hoofdbestek van project IJsei omvat de Auto-onderdoorgang, (de ruwbouw van) het Busstation, de Bruggen over de Ooster- en Westertoegang en een deel van het Waterprogramma (de lange steigers en waterpleinen). De uitvoering van het hoofdbestek is in september 2003 door MNO Vervat BV (voorheen Koop Holding Europe) gestart.

In het tweede kwartaal van 2007 heeft de hoofdondernemer van Project IJsei veel werkzaamheden verricht. De werkzaamheden hebben vooral in het teken gestaan van de bouw van de zuidelijke tunnelbuis. Achtereenvolgens werden de vloer, de wanden en als laatste het dak gestort. Ook is de aannemer gestart met de bouw van de vijf meter hoge kolommen van het

- 38 -

busstation op de noordelijke tunnelbuis. Elke week worden er vier gebouwd. Verder is gewerkt aan de inritten van de tunnelbuizen aan de westzijde en aan de oprit van het busstation aan de westzijde.

Totdat de nieuwe ontwikkelaar van het NACO-gebouw bekend is, vinden geen bouwwerkzaamheden aan het waterplein oost c.q. NACO-gebouw plaats.

In 2006 is duidelijk geworden dat het busstation aan de IJzijde in 2009 gedeeltelijk in gebruik kan worden genomen. In het tweede kwartaal is het Voorlopig Ontwerp (VO) voor zowel de tijdelijke als definitieve inrichting van het busstation in concept gereed gekomen en besproken met de betrokken partijen (o.a. vervoerders, Stadsregio Amsterdam, toekomstig beheerders, Coördinatie Stationseiland, NS en ProRail). Na verwerking van het commentaar van deze partijen wordt in augustus gestart met het Definitief Ontwerp (DO) voor de tijdelijke en definitieve inrichting. In september wordt een toelichting op het VO gegeven voor de Reizigersadviesraad (RAR), waarin belangenorganisaties zoals het SGOA (Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam), Rover, de Fietzersbond, de ANBO en Stadsvervoerbelangen vertegenwoordigd zijn.

Het busstation van project IJsei zal vóór de definitieve ingebruikname (in zoals het er nu naar uitziet 2012) worden gedynamiseerd. Te zijner tijd zal worden aangehaakt op het dynamisch systeem dat de gemeente ontwikkelt voor alle te dynamiseren busstations in Amsterdam.

### **Kap**

De voorbereidingen voor de kap zijn gestart. De start van de uitvoering door de aannemerscombinatie Strukton - Hollandia is eind 2008 gepland.

### **Risicoanalyse**

Ten behoeve van het risicomanagement van het Project IJsei wordt in het derde kwartaal de zevende grote risico-inventarisatie gehouden, waarna in het vierde kwartaal van 2007 een nieuwe risicoprofiel wordt opgesteld.



De inrit van de auto-onderdoorgang in aanbouw. Op de voorgrond staan de kolommen van de oprit naar het busstation.

## **4. Scope**

Ten opzichte van het vorige kwartaal hebben er geen scopewijzigingen plaatsgevonden.

#### 4. Financiën

Hieronder wordt de stand van de verplichtingen ten opzichte van het budget weergegeven van project IJsei en van het daarbinnen vallende deelproject Auto-onderdoorgang en Busstation CS (AOBS).

<i>Bedragen in EUR mln p.p. 2006</i>	<b>Bedrage</b>	<b>Deelproject AOBS</b>	<b>Bedrage</b>
<b>Project IJsei (totaal)</b>	<b>n</b>		<b>n</b>
<b>Budget</b>	<b>204,40</b>	<b>Budget</b>	<b>130,19</b>
Verplichtingen:		Verplichtingen:	
Uitvoeringskosten	91,90	Uitvoeringskosten	58,53
Bijkomende kosten	6,69	Bijkomende kosten	4,57
VAT	22,13	VAT	14,10
<b>Restant budget</b>	<b>83,68</b>	<b>Restant budget</b>	<b>53,02</b>

Hieronder wordt de dekking van het deelproject AOBS weergegeven.

<i>Bedragen in EUR mln p.p. 2006</i>	<b>Bedrag</b>
<b>Dekking</b>	<b>en</b>
Gemeente Amsterdam	92,75
Rijkssubsidie	37,43
<b>Totaal</b>	<b>130,19</b>

Het Rijk draagt aan het deelproject AOBS € 37,43 miljoen excl. BTW bij, dit is opgenomen in de beschikking Noord/Zuidlijn. De bijdrage is geïndexeerd tot prijspeil 2007 met het indexeringspercentage 0,439%.

Het gemeentelijk aandeel bedraagt € 92,75 miljoen excl. BTW, hiervoor is binnen de Gemeentebegroting dekking gevonden. De dekking van de eigen bijdrage is geïndexeerd tot prijspeil 2006. Jaarlijks wordt via de begroting een bedrag gereserveerd voor deze loon- en prijspeilstijgingen. De Gemeenteraad is in december 2002 akkoord gegaan met de eigen bijdrage en heeft ingestemd met de uitvoering van het project.

De rijkssubsidie wordt gedeclareerd in vooraf afgesproken mijlpalen. In de volgende paragraaf staan de data van de mijlpalen vermeld. In 2005 zijn vijf mijlpalen verstreken en gedeclareerd. In begin 2007 is de mijlpaal Ba 6 'Fundering en bouwkuip tunnel zuid gereed', gereed gekomen en gedeclareerd. Hierna kan de aannemer starten met het betonwerk van de tunnel zuid. Dit betekent dat deze mijlpaal aan het eind van het vierde kwartaal van 2007 kan worden gedeclareerd.

#### 5. Planning

De gevolgen van de nieuwe planning van de Noord/Zuidlijn zijn eind 2006 door de aannemer in een nieuwe planning voor Project IJsei verwerkt. Deze planning is gebaseerd op de met de Noord/Zuidlijn overeengekomen data van raakvlakken. Belangrijke mijlpalen in de planning zijn de oplevering van het tijdelijk busplatform door de hoofdaannemer in februari 2009 en de ingebruikname van het tijdelijke busplatform inclusief overkapping en inrichting in september 2009. Hierna ligt het project zo'n twee jaar stil; in deze periode vinden nauwelijks



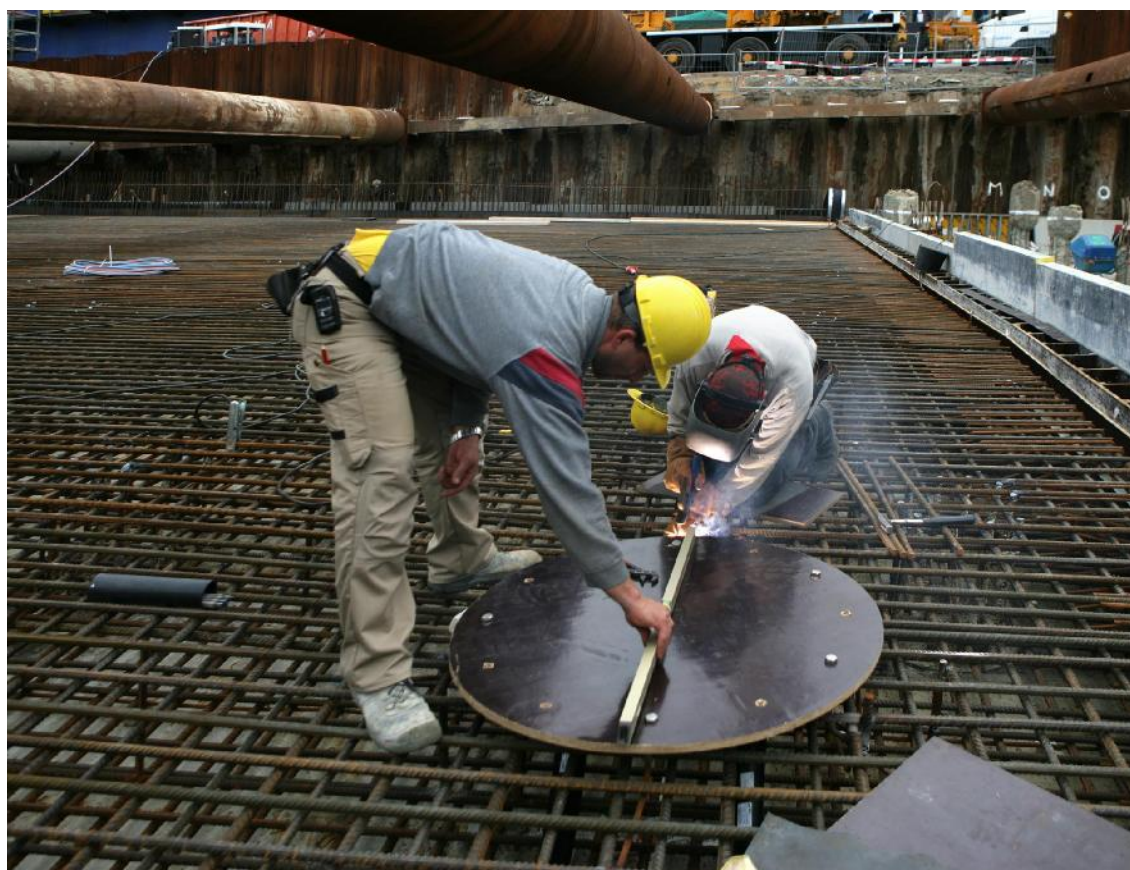
werkzaamheden plaats. Wanneer de ruwbouw van het gedeelte Noord/Zuidlijn ter plaatse van de De Ruijterkade gereed is, wordt Project IJsei afgebouwd. Het project is dan in 2012 gereed.

De mijlpalen van de Ba7 t/m Ba9 geven op basis van de nieuwe gegevens een goede inschatting.

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
Ba1	Kistdam west van de pont ruwbouw gereed	1 maart 2001	30 september 2005
Ba2	Kistdam over lengte Auto-onderdoorgang (tunnel) gereed	1 maart 2002	30 september 2005
Ba3	K&L door kistdam + omleiding voor langzaam verkeer gereed	1 januari 2003	31 december 2005
Ba4	Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed	1 januari 2004	30 september 2005
Ba5	Tunnel noord ruwbouw gereed exclusief N/Zlijn deel	1 januari 2005	31 december 2005
Ba6	Fundering en bouwkuip tunnel zuid gereed	1 maart 2005	30 maart 2007
Ba7	Tunnel zuid ruwbouw gereed exclusief N/Zlijn deel	1 februari 2006	4 <sup>e</sup> kwartaal 2007
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	1 <sup>e</sup> kwartaal 2009
Ba9	Busstation en toeritten in gebruik genomen **	1 maart 2007	3 <sup>e</sup> kwartaal 2009

\* Exclusief de strook boven de zinksleuf van de Noord/Zuidlijn

\*\* Dit betreft de eerste fase van de ingebruikname van het busplatform



Lassers zijn bezig met de wapening van het dak van de zuidelijke tunnelbuis.