

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

**Verslag nr. 60
1e kwartaal 2009**

**Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

Juni 2009

I NOORD/ZUIDLIJN

1. INLEIDING

1.1 Doel

De kwartaalverslagen geven het gemeentebestuur, Stadsregio Amsterdam (SRA) 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, het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, 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.

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 januari, februari, maart 2009.

1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het eerste kwartaal van 2009.

- *College van B&W installeert Commissie Veerman; wethouder Tjeerd Herrema treedt af* Ieder jaar stelt het college van B&W een Financiële Prognose voor de Noord/Zuidlijn op. Bij de opstelling van de prognose van 2009 bleek dat de kosten fors omhoog gaan. Ook liep de aanleg van de metrolijn verdere vertraging op. Omdat de kans op verdere overschrijdingen in de toekomst niet valt uit te sluiten, besloot het college van B&W op 19 februari een commissie van onafhankelijke deskundigen te vragen een advies uit te brengen over de voortgang van het project. De commissie staat onder leiding van oud-minister prof. dr. C. (Cees) Veerman. De commissie is gevraagd te over de voortgang van het project in de meest brede zin, waarbij alle alternatieven in beeld zijn. De commissie is ook gevraagd te adviseren over de organisatie en de financiering van het project. Het college verwacht van de commissie Veerman in mei een bestuurlijk advies.

Voor wethouder Tjeerd Herrema waren de cijfers uit de prognose aanleiding om zijn functie neer te leggen. Wethouder Maarten van Poelgeest nam de Noord/Zuidlijn-taken van Herrema over.

Naast het onderzoek van de commissie Veerman is door de Gemeenteraad op 11 maart een raadsenquête ingesteld naar de voorbereiding, besluitvorming en de uitvoering van de Noord/Zuidlijn. Dit onderzoek kan zich uitstrekken over het hele proces, vanaf de eerste planvorming tot de situatie nu.

- *Presentatie Financiële Prognose Noord/Zuidlijn 2009*

Op 12 maart presenteerde het college van B&W de Financiële Prognose Noord/Zuidlijn 2009. De prognose laat een kostenstijging zien van € 320 miljoen, met een bandbreedte van € 30 miljoen. Het college kiest ervoor om bij de benodigde dekking aan de kostenkant de onderkant van de bandbreedte te nemen (€ 290 miljoen).

De kostenstijging is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de incidenten op de Vijzelgracht. Deels gaat het om directe kosten, zoals het herstellen van de diepwanden en het vergoeden van schade aan de panden. Daarnaast hebben de incidenten gezorgd voor gevolgkosten bij andere delen van het project

- *Ombudsman presenteert tweede rapport over Vijzelgracht*

Op 3 maart presenteerde de gemeentelijke Ombudsman het rapport van zijn onderzoek naar de gang van zaken na het optreden van een lekkage in een wand van het in aanbouw zijnde station Vijzelgracht op donderdag 10 september 2008. Wethouder Herrema vroeg de Ombudsman onderzoek te doen naar de gang van zaken, voor, tijdens en na het verzakken van de panden. De Ombudsman concludeert dat de voorbereiding van de herstart van de werkzaamheden zorgvuldig is geweest. De voorlichting aan de bewoners evenwel was onvolledig, evenals het afstemmingsoverleg tussen aannemer, projectbureau en dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht. De Ombudsman oordeelt dat de gemeente over het geheel genomen bij het incident onbehoorlijk heeft gehandeld.

- *Start uitgraven zinksleuf onder Centraal Station*

In maart begon de aannemer met het uitgraven van de zinksleuf onder en achter het Centraal Station. In maart startte ook het uitgraven van de bouwputten op het voorplein van het Centraal Station. De uitgravingen worden gefaseerd uitgevoerd waarbij de start van elke nieuwe fase de resultaten van de vorige fase worden betrokken.

- *Eindschacht Scheldeplein klaar*

De eindschacht op het Scheldeplein is klaar voor de ontvangst van de tunnelboormachines. Daar is nu een wachtperiode ingegaan totdat de boormachines zich aandienen.

2. INHOUD/KWALITEIT

2.1 Ontwikkeling ontwerp

Noord

Algemeen

Vorig jaar kwam naar aanleiding van de presentatie van de financiële prognose 2008 de vraag naar voren of een Noordlijn - tussen Buikslotermeerplein en Centraal Station - al eerder (in 2013) zou kunnen gaan rijden. Het projectbureau startte daarop een verkennend onderzoek. Op verzoek van de wethouder Verkeer en Vervoer startte bureau AMSYS een vervolgonderzoek.

Nieuwe Leeuwarderweg c.a.

Langs de Nieuwe Leeuwarderweg moeten nieuwe geluidsschermen komen. Door het toepassen van geluiddempende maatregelen moeten de hoogte en de lengte van de schermen beperkt worden. Het onderzoek naar de geluidsnormering en de wettelijke is klaar en wordt op zijn consequenties beoordeeld. Voor het maken van het ontwerp van de geluidsschermen is een offerte bij de architect gevraagd. Het maken van het ontwerp gebeurt in nauwe samenwerking met stadsdeel Amsterdam Noord, projectbureau Noordwaarts en het bureau AMSYS.

Stationsomgeving Buikslotermeerplein

De Noord/Zuidlijn-organisatie volgt belangstellend de ontwikkelingen in de omgeving. Het projectbureau Noordwaarts/CAN (Centrum Amsterdam-Noord), de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, stadsdeel Amsterdam-Noord en AMSYS (exploitatie Noord/Zuidlijn) overleggen over de inrichting van het stationsgebied en de vervoersknoop. De uitwerking is in handen gelegd van de architect van de Noord/Zuidlijn, Benthem Crouwel Architecten (BCA). Het gaat er vooral om een goede afstemming tot stand te brengen tussen het in aanbouw zijnde metrostation, het bebouwingsprogramma (kantoren, scholen etc.), het busstation en de openbare ruimte. Het station wordt straks een compleet en hoogwaardig begin - en eindpunt van de metrolijn. Er loopt een onderzoek naar de realisatie van een "stationshal" met een goede verbinding met het geplande busstation. AMSYS heeft een herijking uitgevoerd van de prognose van de vervoersaantallen en de vervoersstromen. Projectbureau Noordwaarts heeft de ontwikkeling van de ROC-kavel in gang gezet. Dit betekent bebouwing naast en onder het station Buikslotermeerplein. De Noord/Zuidlijn zal, in nauwe samenwerking met AMSYS, alle serieuze bebouwingsvoorstellen in dit gebied integraal toetsen op de gevolgen. Brandveiligheidseisen en de uit te voeren safety-case gelden als belangrijke toetsingscriteria.

Stationsomgeving Van Hasseltweg

De ruwbouw van het metrostation, inclusief het viaduct "Meeuwenei", is klaar. Het bijbehorende wegenwerk in de vorm van een "half klaverblad", is bijna klaar. De door het stadsdeel Amsterdam-Noord geplande en aan te leggen zuidelijke langzaamverkeersroute, waaronder ook een nieuwe brugverbinding over het Noordhollandsch Kanaal, zal naar verwachting pas in 2010 en 2011 aangelegd worden. Het viaduct Meeuwenei, dat nu nog is voorzien van een tijdelijke leuning krijgt een definitieve randafwerking naar het ontwerp van architectenbureau Benthem en Crouwel. Aanleg daarvan is voorzien in de zomer van dit jaar.

Station Zuid

De uitvoering van het grond- en sloopwerk nabij het viaduct Beethovenstraat is afgerond. Midden 2009 beginnen de werkzaamheden bij station Zuid.

De werkzaamheden voor dit deel van de Noord/Zuidlijn bestaan uit 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 en bijkomend spoorwerk.

De civiele werkzaamheden beginnen medio maart.

In de periode van 6 juli t/m 23 augustus 2009 vinden de meeste werkzaamheden die invloed hebben op de GVB dienstregeling plaats. In deze periode rijden lijn 50 en 51 niet. In overleg met het GVB wordt de communicatie rond de buitendienststelling voorbereid.

2.2 Voorbereiding exploitatie vervoerssysteem NZL

De voorbereiding voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn valt onder de verantwoordelijkheid van Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System). Dit projectbureau is afzonderlijk ondergebracht bij de dienst IVV van de gemeente Amsterdam en heeft als takenpakket:

- Aanschaf van nieuwe metrotreinen voor de bestaande metro (serie M5) en voor de Noord/Zuidlijn (serie M6);
- Aanschaf van nieuwe systemen voor treinbeveiliging en –sturing voor de bestaande metro en voor de Noord/Zuidlijn;
- Voorbereiding en realisatie van overige exploitatievoorzieningen waaronder de onderhoudswerkplaats en opstelvoorzieningen voor de metrotreinen;
- Het integrale test- en proefbedrijf en de ingebruikstelling van de Noord/Zuidlijn als onderdeel van het gehele metronet.

De samenwerking tussen projectbureaus NZL en AMSYS vindt plaats onder leiding van de Stuurgroep AMSYS waarin op directieniveau besluiten worden voorbereid, besproken en vastgesteld. De Stuurgroep wordt ondersteund door werkgroepen voor integrale Planning, PvE/Scope, Afbouw en Logistiek. Dit heeft geresulteerd in een geïntegreerde planning en een Scopelijst Integraal Vervoerssysteem Noord/Zuidlijn. In deze lijst zijn, naast de reeds in de (voorgenomen) contracten van NZL en AMSYS opgenomen scope, onderwerpen voorzien die moeten worden gerealiseerd om de Noord/Zuidlijn als goed werkend vervoerssysteem in exploitatie te kunnen nemen. De stand van zaken per Q1-2009 van de belangrijkste onderwerpen zijn:

- *Integraal Programma van Eisen voor het Operationeel Systeem Noord/Zuidlijn*
Voor het vervoerssysteem Noord/Zuidlijn is een Integraal Programma van Eisen als leidraad nodig. Een dergelijk Programma van Eisen op het niveau van het werkende vervoerssysteem Noord/Zuidlijn is nog niet eerder opgesteld. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt in twee documenten:
 - Operationeel Concept Metro (OCM)
Dit document beschrijft op het niveau van de opdrachtgever voor de vervoersconcessies, de Stadsregio, de vervoerskundige uitgangspunten voor de toekomstige metro inbegrepen de Noord/Zuidlijn. Centraal staan hierbij de lijnvoeringvraagstukken waaronder de capaciteitsproblemen van lijn 50 (Ringlijn), lijn (Amstelveenlijn) en station Zuid, en de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Het OCM wordt opgesteld door de Stadsregio. In dit kwartaal is een conceptversie besproken in de Stuurgroep AMSYS. Deze stuurgroep met directieleden van Stadsregio, DIVV en GVB voert de ambtelijk coördinatie voor het project AMSYS inbegrepen de exploitatievoorbereiding van de Noord/Zuidlijn. De Stadsregio zet het OCM naar verwachting medio 2009 op de bestuurlijke agenda.
 - Integraal Programma van Eisen operationele Systeem Noord/Zuidlijn
Dit tweede document is het instrument voor de uitvoering van de bestuurlijke opdracht aan DIVV inzake het werkende vervoerssysteem Noord/Zuidlijn. Het IPvE vormt daarmee de schakel tussen de vervoerskundige eisen van de Stadsregio (OCM) en de programma's van eisen voor de projectonderdelen. Deels zijn deze laatste PvE's al uitgewerkt (civiele deel Noord/Zuidlijn; nieuwe metrotreinen), deels zijn ze nog in bewerking (afbouw en transporttechniek Noord/Zuidlijn; systemen voor automatisch rijden). Een eerste versie van het IPvE is dit kwartaal besproken in de Stuurgroep AMSYS. Het IPvE zal naar verwachting in Q2/2009 ambtelijk worden vastgesteld. Voorlopig is het IPvE beperkt tot alleen de Noord/Zuidlijn. In een volgende fase wordt het IPvE uitgebreid tot het gehele Amsterdamse metronet.
- *Metrotreinen Noord/Zuidlijn (serie M6)*

De serie M6-treinen maakt samen met de nieuwe metrotreinen voor het bestaande netwerk (serie M5) onderdeel uit van één Europese aanbesteding. Eind januari 2009 is een drietal leveranciers geselecteerd waarmee nu “clarification meetings” worden gehouden en waaraan een “Best and Final Offer” zal worden gevraagd. De gunning voor de metrotreinen is voorzien in het najaar van 2009. De metrotreinen voor de bestaande metro worden tussen 2011 en 2013 geleverd. Voor de Noord/Zuidlijn is de instroom van de nieuwe metrotreinen nu opgeschoven naar de periode 2016-2017.

- *Systemen voor signalling (treinsturing en –beveiliging)*
Ook de systemen voor signalling maken onderdeel uit van een geïntegreerd contract voor zowel de bestaande metro als de Noord/Zuidlijn. De prekwalificatiefase is in dit kwartaal afgerond. Op dit moment vinden verdere gesprekken plaats met de industrie, ondermeer over de planning en volgorde van invoering van de nieuwe systemen (migratiestrategie). De offerte-uitvraag (request for proposal) is voorzien in het najaar van 2009.
- *Automatisch rijden*
De Stadsregio concludeert dat automatisch rijden leidt tot een hogere kwaliteit van de het Openbaar Vervoer c.q. de metro, en heeft daarom eind december 2008 een adviesaanvraag gedaan voor dit dossier aan (ondermeer) de gemeenteraad van Amsterdam. In dit kwartaal is de bestuurlijke besluitvorming over automatisch rijden verder voorbereid. Uit de businesscase blijkt dat semi-automatisch rijden en volledig automatisch rijden leiden tot ongeveer dezelfde extra jaarkosten (ten opzichte van handmatig rijden), en dat daarom de kwalitatieve argumenten (betrouwbaarheid, capaciteit, veiligheid en flexibiliteit in de dienstregeling) de doorslag geven. Op 4 februari 2009 is een informatiebijeenkomst met de Commissie Verkeer van de gemeenteraad gehouden. Het College van B&W heeft op 24 maart ingestemd met het voorleggen aan de Gemeenteraad van een positief advies aan de Stadsregio. Het dossier is op 15 april in de Commissie Verkeer besproken en naar aanleiding van vragen opnieuw geagendeerd in de Commissie van 13 mei. Hierbij zullen de antwoorden op de vragen en de aangepaste raadsvoordracht worden besproken. Het dossier is geagendeerd voor de Raad van 20 mei.
- *Exploitatievoorzieningen in en rond de stations*
Er is een inventarisatie gemaakt van noodzakelijke of gewenste exploitatievoorzieningen op de stations van de Noord/Zuidlijn. Deels worden deze door de Noord/Zuidlijn geïntegreerd in de afbouwcontracten (bijvoorbeeld technische ruimten voor de chipkaartbetaalsystemen en voor de providers van mobiele telefonie), en deels worden deze door AMSYS voorbereid (bijvoorbeeld verkoopautomaten, extra camera's en intercoms, informatiedisplays voor passagiers en parkeervoorzieningen voor onderhoudsdiensten). AMSYS neemt om deze reden deel aan de overleggen van de afbouw van de stations. Deze exploitatievoorzieningen zijn met hun consequenties voor de reeds in uitvoering genomen contracten inzichtelijk gemaakt en worden momenteel ter bestuurlijke besluitvorming voorbereid.
- *Stationscapaciteit*
Een afzonderlijk aandachtspunt betreft de capaciteit van twee metrostations. Dit aandachtspunt wordt ingegeven door de ontwikkelingen in de vervoersprognose. Tellingen laten zien dat Station Zuid sinds 2002 drie maal zo druk is geworden. De laatste twee jaar nam het aantal gebruikers jaarlijks met 25 - 30% per jaar toe. De prognose van IVV/Prorail met betrekking tot het aantal gebruikers van station Zuid in 2020 bedraagt inmiddels tenminste 180.000 reizigers per dag (de NS verwachting ligt nog aanmerkelijk hoger). Daarnaast wordt ook een knelpunt op station Buikslotermeerplein verwacht.

Station Zuid

Op dit moment kampt station Zuid – zowel voor de trein als metro – al met een capaciteitsprobleem. Bij de ingebruikneming van de Noord/Zuidlijn zal dit probleem bij een ongewijzigde scope worden versterkt, zowel op de perrons, als bij de toegangen tot

de perrons en op het spoor zelf. Inmiddels is al een extra trap naar de Beethovenstraat opgenomen in de bouwscope van de Noord/Zuidlijn. In een onderzoek uitgevoerd door DIVV en Prorail, de beheerders van station Zuid, blijkt dat er extra structurele oplossingen nodig zijn, zoals een passerelle tussen de metroperrons, extra roltrappen naar de hal en extra ruimte in de hal om van het ene naar het ander perron te lopen. Deze maatregelen worden voorbereid en gerealiseerd in samenhang met het project Noord/Zuidlijn en het project Zuid-as.

Station Bukslotermeerplein

Station Bukslotermeerplein zal – met name door de voorziene groei van het aantal overstappers van bus op metro en vice versa – te maken kunnen krijgen met een capaciteitsprobleem bij de toegangen. Een oplossing hiervoor is het realiseren van extra roltrappen en tussen het busstation en het metroperron. De architect van de Noord/Zuidlijnstations en het busstation heeft inmiddels een studie uitgevoerd naar de inpasbaarheid van een dergelijke oplossing.

2.2 Werk in uitvoering

Noord

Station Bukslotermeerplein

Bij de passage Van Heekweg, ten noorden van het station en nabij Ringweg A10, zijn de buitenste wegviaducten gereed en door het verkeer in gebruik genomen. De uitvoering van het middelste spoorviaduct moest wachten op een herstelplan van de schade als gevolg van het omvallen van een heistelling in juni vorig jaar. De werkzaamheden zijn hervat.

Bij de passage IJdoornlaan rijdt het verkeer reeds geruime tijd over het nieuwe, hooggelegen westelijke weg-spoorviaduct. De aanleg van funderingen, portalen en landhoofden van het nieuwe viaduct is volop in uitvoering.

Het weg-spoorviaduct Nieuwe Purmerweg is op het tegelwerk na gereed. De definitieve inrichting komt in het volgende kwartaal. De sifonduiker nabij de Buksloterdijk is gereed voor het gedeelte dat onder het nieuwe weglichaam komt te liggen. De westelijke aansluiting op de bestaande duiker wordt in overleg met stadsdeel Amsterdam-Noord uitgewerkt vanwege de inpassing in het Noorderpark.

Station Johan van Hasseltweg

De ruwbouw van het station, met perrons, pompwaterkelder en de laatste spoorbakken, alsook het verkeersplein - het viaduct "Meeuwenel" - , zijn opgeleverd en werden aan de beheerders overgedragen.

Nieuwe Leeuwarderweg

Het werk aan de Nieuwe Leeuwarderweg volgt de bouw van de (civieltechnische) kunstwerken. Het verkeer rijdt bij de Van Heekweg over de nieuwe, buitenste viaducten, en langs het in aanbouw zijnde middenviaduct voor de metro. Bij de passage IJdoornlaan rijdt het verkeer tijdelijk in twee richtingen over het nieuwe westelijke viaduct. Dat geldt ook voor de locaties Buksloterdijk/Waddenweg en Nieuwe Purmerweg, waar het verkeer in twee richtingen over het westelijke deel van de sifonduiker en het viaduct Purmerweg rijdt.

De uitvoering van het laatste grote wegenbestek in Amsterdam-Noord, de 'verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg' is in volle gang. Het oostelijke deel van de verlaagde ligging werd voltooid. De aannemer werkte aan de wegfundering in het verdiepte deel.

De aannemer schoot flink op met het maken van de funderingen van de 'Noorderparkbruggen'. Deze bruggen zijn op verzoek van het stadsdeel Amsterdam-Noord meegenomen in het werk van de Noord/Zuidlijn. Gelijktijdig ging het bestek van de definitieve inrichting van de installaties van de IJtunnelsignalering met bijbehorende werken in uitvoering. Dit werk kent een groot aantal faseringen. De bedoeling daarvan is om een goede doorstroming van het verkeer op de stadscorridor en de bereikbaarheid van de binnenstad te garanderen.

Tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal

Aan de zuidzijde maakte de aannemer de aansluiting met de zinktunnel onder het IJ. Aan de noordzijde werd gewerkt aan de laatste 100 meter tunnel en open bak die aansluit op het station Johan van Hasseltweg. In de bouwkuip werden in verband met veilig werken tussen het

- 7 -

verkeer speciale boorpalen aangebracht. Ook het onderwaterbeton is gestort. De bouwkuip werd leeggepompt waarna het betonwerk van de vloeren gemaakt kon worden.

Stationseiland

Metrostation Centraal Station

Het eerste kwartaal stond in het teken van het verkrijgen van goedkeuringen om met de verschillende uitgravingen te kunnen beginnen. Uitvoerig overleg met de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht, Deltares en ProRail resulteerde in:

- Toestemming (nat) uitgraven van de Middel Diepe Put op het Voorplein van Amsterdam Centraal Station op 3 maart jl.
- Toestemming (droog) uitgraven tot NAP -3,8m van de Diepe Put op het Voorplein van Amsterdam Centraal Station 19 maart jl.
- Toestemming (droog) uitgraven tot NAP -6,2 m van de Zinksleuf onder en achter Amsterdam Centraal Station op 23 maart jl.

De start van deze werkzaamheden was oorspronkelijk gepland in de tweede helft van november 2008.

Met de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht, Deltares en ProRail werden afspraken gemaakt over circa 10 zogenaamde stoppunten tijdens het uitgraven van de grond. Op deze momenten worden de werkzaamheden stil gelegd om vervolgens zorgvuldig naar de stand van zaken te kijken. Bij alle uitgravingen vindt op het moment dat bepaalde dieptes zijn bereikt, overleg plaats met de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht, Deltares en ProRail. Anders gezegd, de uitgravingen worden gefaseerd uitgevoerd waarbij de start van elke nieuwe fase door genoemde partijen moet worden goedgekeurd. Dit duurt per stoppunt ongeveer een week. Ook werden met alle partijen afspraken gemaakt over een zogenaamde veiligheidsfasering bij de graafwerkzaamheden. Deze fasering betekent dat het uitgraven volgens een strakke volgorde moet plaatsvinden. Eerst nat uitgraven, daarna droog. Zo moet het onmogelijk worden dat een nat uitgegraven bouwput leegstroomt in een droog uitgegraven bouwput. Deze fasering maakt het ook mogelijk om wanden goed te inspecteren, alvorens deze sterker belast gaan worden. De fasering betekent wel dat de uitvoering ongeveer 10 weken langer duurt. De totale extra tijd voor de uitgravingen komt hiermee op circa 40 weken.

Dit heeft ook gevolgen voor de aanleg van de sluiskuip. Deze kuip bestaande uit damwanden is nodig voor het afzinken van de tunnel onder het Centraal Station. Omdat de kuip tijdens het nautisch evenement SAIL 2010 een te groot obstakel is in het IJ is besloten de kuip na het evenement aan te leggen.

Voorplein

In januari 2009 waren alle 111 funderingselementen in de Middel Diepe Put aangebracht. In februari en maart werden de bovenste 3 meter uitgegraven, zodat het stalen stempelraam aangebracht kon worden. Op 11 maart begon de aannemer met de natte uitgraving van deze put. De bemaling van de Diepe Put begon op 9 februari. De uitgraving van de eerste fase tot NAP -3,8m begon op 25 maart.

Amsterdam Centraal Station

In de Cuypershal werden, ter plaatse van de noordgevel, de laatste vloerdelen dicht gelegd met prefab vloerelementen. Dit werk was op 23 maart gereed.

Zinksleuf

De voorbereiding voor het graven van de zinksleuf werd in het eerste kwartaal voltooid, evenals de installatie van de monitoring. Op 20 maart gaf de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht toestemming voor de eerste uitgraving (droog tot NAP -6,2m). De toestemming van ProRail kwam op 23 maart.

De Ruijterkade/IJ

Op het platform van de Noord/Zuidlijn in het IJ, ter hoogte van de Oostertoegang, werden kleinschalige voorbereidingen getroffen voor de bouw van de bentonietscheidingsinstallatie. Er werden betonnen fundamenten gemaakt voor de onderdelen van de installatie. Ook werden hier containers geplaatst die onderdeel vormen van de scheidingsinstallatie. Begin maart diende de booraannemer bij de dienst Milieu en Bouwtoezicht een aanvraag in voor een nieuwe bouwvergunning voor het bestaande werkplatform in het IJ ter hoogte van

De Ruijterkade 125-127. Dit platform is tot eind 2008 gebruikt als werkterrein voor de bouw van het metrostation Centraal Station. Er is een vergunning aangevraagd tot januari 2013. Als de vergunning wordt verleend, dan zal het platform worden gebruikt voor de opslag van reservematerialen en reparaties ten behoeve van het boorproces.

Caissons Damrak en Open Havenfront

In maart werd de Financiële Prognose voor de Noord/Zuidlijn bekend gemaakt. Hieruit bleek onder andere dat de start van het boren van de metrotunnels is vertraagd tot begin 2010. Eerder starten met het boorproces kan niet omdat de metrostations bij Rokin en Vijzelgracht, stations die de boormachines op hun weg zullen passeren, voor die tijd niet klaar zijn om de boormachines te ontvangen.

Binnenstad

Startschacht en werkterrein zuidzijde Nieuwe Brug (Damarak)

Dit kwartaal werd een deel van de vloer in de startschacht ongeveer twee meter opgehoogd. Hierdoor kunnen de tunnelboormachines in de juiste positie worden gebracht voor de start van het boren. Ook gingen de voorbereidingen door voor de bouw van de brilwand. Dit is een betonnen voorzetwand tegen de zuidelijke kopwand van de startschacht, de wand waardoor de tunnelboormachines de startschacht zullen verlaten. In de brilwand worden stalen mantelringen verwerkt voor het doorlaten van de boormachines.

Op het werkterrein boven de startschacht stonden twee portaalkranen klaar om op de kraanbanen (rails) boven de bouwkuip te worden geplaatst. Dit zou begin maart gebeuren maar moest worden uitgesteld omdat er geen werktijdenonthefing was verkregen. Op 1 april zullen de kranen alsnog worden geplaatst. De portaalkranen zullen worden gebruikt bij de voorbereidingen voor het boorproces en tijdens het boren, om de betonnen tunnelsegmenten in de startschacht te hijsen.

Eind januari werd gedurende twee dagen de walmuur van het Damarak geïnspecteerd door een duiker vanuit het water. De inspectie vond plaats ter voorbereiding op de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn op deze lokatie.

Binnen het kleine werkterrein ten oosten van de Nieuwe Brug, tegenover Prins Hendrikkade 48, werden voorbereidingen getroffen voor de vervanging van de bestaande waterput. Voor de aanvoer van water tijdens het boren van de tunnels is een waterput met een grotere capaciteit nodig.

Werkterrein noordzijde Nieuwe Brug (Open Havenfront)

Op de resterende helft van de voormalige verkeersbrug in de Prins Hendrikkade werden keten en containers geplaatst en werd een halfronde hal (nissenhut) gebouwd. De nissenhut zal tijdens het boorproces dienst doen als werkplaats en magazijn.

Tunnelboormachines

Na de overdracht van de eerste tunnelboormachine in november 2008 is deze gedomonteerd en in onderdelen naar Nederland vervoerd. De meeste en grootste onderdelen liggen tijdelijk op het opslagterrein van het bedrijf Mammoet in Schiedam. Enkele kleine componenten van de boormachine zijn in Amsterdam opgeslagen.

Dit kwartaal werd in de fabriek van Herrenknecht in het Duitse Schwanau de laatste hand gelegd aan de tweede boormachine voor de Noord/Zuidlijn. Deze boormachine zal op 7 april 2009 worden overgedragen aan de booraannemer Saturn.

Diepe stations binnenstad

Na het stilleggen van de werkzaamheden als gevolg van de lekkages in het station Vijzelgracht hebben er geen uitgraafwerkzaamheden meer plaats gevonden in de toekomstige stations Rokin en Vijzelgracht. De werkzaamheden concentreren zich op het uitwerken van de werkplannen die nodig zijn voor de herstelwerkzaamheden (vriezen aan de binnenzijde) aan de stations Rokin en Vijzelgracht.

De werkzaamheden in station Ceintuurbaan stonden vooral in het teken van de voorbereidingen om de laatste 5 meter van het station veilig - onder luchtdruk - te kunnen uitgraven. In maart vond de eerste test plaats. De test had tot doel om te bezien of de apparatuur in staat was een lichte luchtdruk (0,5 bar) te realiseren. De test verliep zonder problemen.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

In Stadsdeel Oud-Zuid zijn de werkzaamheden in de Daniël Stalpertstraat nog in volle gang. De aannemer verwacht in april 2009 de werkzaamheden af te ronden waarna de straat weer opgesteld kan worden voor het verkeer

Zuid

Middenberm en onderdoorgang A10

Het nat ontgraven van de bouwkuipen in de eerste twee delen van de bouwkuip onder de A10 was in dit kwartaal in volle gang. In het tweede kwartaal 2009 wordt in deze bouwdelen een drainagesysteem aangelegd voor het definitief bemalen van het grondwater. Daarna begint het maken van de betonconstructie.

Station Europaplein

De eindschacht op het Scheldeplein is klaar voor de ontvangst van de tunnelboormachines. Daar is nu een wachtperiode ingegaan totdat de boormachines zich aandienen. De werkzaamheden aan de overige moten verlopen volgens planning. De toegangen tot het station werden, alsook het viaduct naar het parkeerdek van de RAI.

2.3 Veiligheid en Gezondheid

In de bouwsector komen de meeste arbeidsongevallen voor. Om bij de bouw van de Noord/Zuidlijn zo veilig als mogelijk te laten plaatsvinden heeft het projectbureau Noord/Zuidlijn de aannemers een aantal contractuele verplichtingen opgelegd. Zo wordt van alle aannemers vereist dat zij werken onder een ISO-9000 kwaliteitssysteem en beschikken over een VCA-certificaat (VCA = Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist voor Aannemers). De aannemers moeten ongevallen registreren, melden en onderzoeken. Rapportages van zowel interne als externe audits moeten zij aan de opdrachtgever beschikbaar stellen.

Om het veiligheidsniveau van de verschillende aannemers te kunnen toetsen worden de ongevallenfrequenties met elkaar vergeleken. Om een indruk te krijgen van het veiligheidsniveau over de periode van 1 januari 2009 t/m 31 maart 2009 zijn op basis van de door de aannemer beschikbaar gestelde incidentengegevens de ongevallenfrequenties berekend.

Ongevallenfrequentie

Dit is het aantal arbeidsongevallen per miljoen daadwerkelijk gewerkte uren. De verschillende hoofdcontracten van de Noord/Zuidlijn zijn voldoende groot om deze index te kunnen gebruiken. De Arbo-wet en het bestek bevatten geen norm voor het aantal ongevallen. In de VCA-eisen is vastgelegd dat de gemiddelde ongevallenfrequentie-index over 3 jaar, lager moet zijn dan 40. Deze maximale waarde wordt binnenkort verlaagd naar 25. Volgens de VCA-database van maart 2007 is de gemiddelde ongevallenfrequentie voor werkzaamheden in de bouw 8,2 (jaartal 2005).

Gedurende de periode van 1 januari tot en met 31 maart 2009 hebben, met uitzondering van bij een enkel contract, geen incidenten plaatsgevonden.

Er was een ongeval met letsel en verzuim door het uitglijden van een machinist op de bouwplaats. Daarnaast heeft een incident met materiële schade plaatsgevonden waarbij een grijper van de kraan is afgebroken in de bouwput bij het Voorplein.

Voorkomen ongevallen

Bij de bouw van de Noord/Zuidlijn zijn de aannemers primair verantwoordelijk voor de veiligheid op de bouwplaats. Het projectbureau Noord/Zuidlijn voert een beleid waarbij de aannemer gestimuleerd wordt om ongevallen te voorkomen. Dit door de aannemer te houden aan zijn contractuele verplichtingen, maar ook door inspecties en audits op de bouwplaats uit te voeren. Indien bij bouwplaatsinspecties risicovolle situaties worden aangetroffen dan wordt de aannemer hierop attent gemaakt. Van audits en inspecties wordt volgens het kwaliteitssysteem van het projectbureau Noord/Zuidlijn eveneens verslaglegging gedaan.

2.4 Omgevingsprojecten Noord/Zuidlijn

Op of in de omgeving van de huidige en toekomstige bouwterreinen en opslagplaatsen van de Noord/Zuidlijn staan veel projecten gepland, bijvoorbeeld door stadsdelen, het GVB of corporaties. Sommige projecten hebben een fysieke of programmatische relatie met de Noord/Zuidlijn, andere zijn van invloed op de bereikbaarheid van een buurt waar werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn plaatsvinden.

Noord

Over de bouwfasering en -planning van de aanleg van de IJdoornlaan bij station Buikslotermeerplein is overeenstemming bereikt met stadsdeel Noord. De werkzaamheden kunnen nu naast elkaar worden uitgevoerd. Ter hoogte van de tankstations langs de Nieuwe Leeuwarderweg wordt gewerkt aan de verlaging van de weg. Het stadsdeel Noord is nog in gesprek met de eigenaar van de tankstations over een alternatieve locatie.

Centrum/Centraal Station

De logistiek rond de tunnelboormachine vindt voor een belangrijk deel plaats over het water. Dit moet worden afgestemd met de aanleg van een nieuwe brug tussen de Pr. Hendrikkade en het Oosterdokseiland.

Na de herinrichting van het Mr. Visserplein deze zomer komen een aantal bufferplaatsen voor vrachtwagens niet terug. Deze worden door het bouwverkeer van de Noord/Zuidlijn gebruikt om opstoppingen rond het bouwterrein Rokin te voorkomen. Met het stadsdeel wordt gezocht naar een oplossing.

Oud- Zuid

De brug bij de Ceintuurbaan over de Boerenwetering blijkt slechter dan verwacht en moet in zijn geheel worden vernieuwd. Dit werk wordt dan gecombineerd met de herprofilering van de Ceintuurbaan en het vervangen van de spoorbogen bij de Ferdinand Bolstraat. Ook in het noordelijk deel van de Ferdinand Bolstraat staan werkzaamheden gepland, zoals rioleringswerkzaamheden in de Albert Cuypstraat en het vervangen van de sporen tussen de Stadhouderskade en de Albert Cuypstraat. Het stadsdeel coördineert de planning van deze projecten en ziet er op toe dat de buurt bereikbaar blijft.

Nu besloten is om de schacht in de Saenredamstraat te bouwen, wordt samen met het stadsdeel nog eens goed gekeken naar andere projecten die in de directe omgeving gepland staan door bijvoorbeeld woningbouwcorporaties.

2.5 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking

In dit kwartaal hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het functioneel programma van eisen en de voorontwerpen (referentiemodellen), zoals deze zijn vastgelegd in de subsidiebeschikking van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 23 december 1999.

3. TIJD

3.1 Vigerende projectplanning

De vigerende projectplanning is de vastgestelde basis waar de voortgang van het project aan wordt afgemeten. De tot op heden vigerende projectplanning betreft de Projectplanning 2008 met een indienstelling van de Noord/Zuidlijn in 2015. De opgetreden lekkages in de bouwput van station Vijzelgracht en de daarmee gepaard gaande herstelwerkzaamheden hebben een dusdanige impact op het bouwproces van de Noord/Zuidlijn dat is vastgelegd in die Projectplanning, dat die planning geen realistische referentieplanning meer is om het project betrouwbaar op aan te sturen en de voortgang te registreren. In het eerste kwartaal van 2009 is het bouwproces voor alle contractclusters onder de loep genomen en vertaald in een herziene versie van de Projectplanning; versie 2009. In deze rapportage is de herziene Projectplanning als **bijlage 1** opgenomen.

Deterministische planning

De Projectplanning Noord/Zuidlijn is een deterministische planning. Dat wil zeggen dat de doorlooptijden een vaste waarde hebben en spreiding op doorlooptijden en mogelijke tijdrisico's niet zijn verdisconteerd. De planning sluit in 2016 met de indienstelling van de Noord/Zuidlijn.

Probabilistische doorrekening

Aan de deterministische planning zijn alle bekende gebeurtenissen (projectrisico's) met een gevolg voor tijd evenals spreiding op de doorlooptijden van bepaalde activiteiten toegevoegd.

Met behulp van kansrekeningstechniek is het mogelijk om inzicht te krijgen in:

- de haalbaarheid van de einddatum van het project (of tussenmijlpalen), uitgedrukt in een percentage ten opzichte van de tijd;
- de spreiding op de einddatum van het project (of tussenmijlpalen): liggen de uiterste waarden ver uit elkaar of juist dicht bij elkaar;
- de belangrijkste risico's welke het meest bijdragen aan de spreiding van de einddatum. Op grond hiervan kan worden bepaald op welke risico's het management zich met name moet richten.

Op de Projectplanning 2009 heeft een probabilistische doorrekening plaats gevonden. Zonder verder op deze kansrekeningstechniek in te gaan, levert de doorrekening een indienstellingsdatum van 1 oktober 2017 op met een haalbaarheidskans van 85%. De planning in bijlage 1 betreft een deterministische planning. De aansturing van het project vindt plaats op basis van de deterministische planning.

3.2 Voortgang per eerste kwartaal 2009

Noord

Alle onderzoeken naar aanleiding van de in juni 2008 omgevallen heistelling ter plaatse van het viaduct Van Heekweg zijn afgerond. De bijbehorende plannen voor herstel en herstart zijn geaccepteerd. Naar verwachting zal het viaduct in september 2009 zijn afgerond; tien maanden vertraging ten opzichte van de oorspronkelijke planning.

De realisatie van het oostelijk deel van het viaduct IJdoornlaan/station Buikslotermeerplein ligt achter op schema door eerdere vertraging opgelopen bij de realisatie van het westelijke deel.

Dat was veroorzaakt door een lastige uitvoering van de sloop van het bestaande viaduct IJdoornlaan in combinatie met het doorgaande verkeer.

De bouw van de in-situ tunnel is in 2008 met vertraging van start gegaan. Met de aannemer is in maart 2009 een planning overeengekomen waarin de oplevering voor de bouwvakvakantie van 2009 plaats zal vinden.

Sixhaven

De in-situ tunnel Sixhaven met het schuivengebouw zijn gereed gekomen in het eerste kwartaal van 2009. Demobilisatie en opruimingswerkzaamheden door de aannemer hebben plaats gevonden. Alleen de uitvoering van drie toegangsgebouwen, die toegang geven tot de technische ruimten van het schuivengebouw en ook als nooduitgang in de eindsituatie dienen, is vertraagd. Dit heeft te maken met nog niet afgeronde ruimtelijke ordeningsprocedures. De toegangsgebouwen zullen in mei van dit jaar op de tunnel worden (na)geplaatst. Dit deel van

het project zal vervolgens een rustfase kennen omdat eerst het tunneldeel onder het Centraal Station geplaatst dient te zijn voordat de tunneldelen op de bodem van het IJ afgezonken kunnen worden (2011).

Centraal Station en omgeving

Vanwege de incidenten op de Vijzelgracht hebben de Dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht (DMB) en ProRail meer tijd nodig gehad voor het geven van toestemming om te starten met het uitgraven van de zinksleuf onder het Centraal Station en de verdeelhal onder het voorplein. Dit levert vertraging op voor het gereedkomen van de werkzaamheden van en rond het Centraal Station. Het uitgraven was gepland in december 2008 te starten. In maart is de toestemming gekomen op te starten met ontgraven. Verder zijn met de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht en ProRail circa 10 'stoppunten' overeengekomen die elk naar verwachting een week extra vrijgavetijd vergen. Ook is er een veiligheidsfasering met de partijen overeengekomen die ook meer tijd in beslag neemt dan oorspronkelijk gepland. De totale vertraging komt daarmee op ongeveer een jaar. Dit heeft tot gevolg dat het busplatform van IJsei ook later afgerond kan worden.

Omgeving startschacht

De werkzaamheden aan de bouwkuip van het middelste caisson ter hoogte van de gesloopte brug 326 kenden een vrij moeizaam verloop tijdens het vierde kwartaal. De plaatsing van damwanden veroorzaakte zettingen van het nabij liggende tramspoor. Eind mei 2009 kan dit deel van het project naar verwachting als werkterrein worden overgedragen aan het boorcontract.

Boortunnel

Volgens de kennis in dit kwartaal zal het "start boren" moment in januari 2010 plaats vinden. Dit betekent dat alle voorbereidende werkzaamheden, zoals het opstellen beoordelen en laten goedkeuren door de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht van werkplannen en dergelijke, dan gereed moeten zijn.

Als gevolg van de onduidelijkheid rond de staat van de kademuur van het Natte Damrak vindt het inhijzen van de portaalkranen op het platform begin april plaats. De toestemming van de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht ontbrak begin maart om dit eerder te doen.

Diepe stations binnenstad

De uitgravingswerkzaamheden in de stations Rokin en Vijzelgracht zijn gepland om medio 2009 weer te starten. Het uitgraven van station Ceintuurbaan is volgens planning verlopen.

Eindschacht/Europaplein/Zuid

Op het Scheldeplein is een wachtperiode ingegaan totdat de boormachines zich aandienen. De werkzaamheden aan de overige moten verlopen volgens planning. In januari 2010 wordt het werk aan het Europaplein volgens planning, met uitzondering van de definitieve situatie van de startschacht, opgeleverd. De startschacht kan pas na aankomst van de tunnelboormachines worden afgebouwd.

Het uitgraven van de tunneldelen onder de A10 heeft enkele maanden vertraging opgelopen. Dit heeft geen verdere gevolgen voor het project.

In maart is het uitvoeringswerk tussen de A10 en station Zuid aan een aannemer gegund. Met ongeveer 8 weken mobilisatietijd die de aannemer nodig heeft, starten de werkzaamheden circa half mei 2009.

3.3 Belangrijkste risico's en onzekerheden

Herstelmaatregelen stations Rokin en Vijzelgracht

Ter voorkoming van nieuwe lekkages van de diepwanden is voor stations Vijzelgracht en Rokin eind 2008 besloten om de voegen van de diepwanden vanaf de binnenzijde te bevriezen en na inspectie te voorzien van stalen afdekplaten. Voor de uitvoering van deze maatregelen moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Deze voorwaarden zijn samen met een aantal ontwerptechnische vraagstukken bepalend voor de planning van de Noord/Zuidlijn.

Vanuit ontwerptechnisch perspectief bestaat er een klein risico dat een groter vrieslichaam benodigd is dan nu is voorzien. Een groter vrieslichaam betekent zowel een langere vriestijd als een lagere productie tijdens het uitgraven. Dit heeft negatieve gevolgen voor de planning en de kosten. Momenteel worden de uitgangspunten van het ontwerp door een aantal externe deskundigen getoetst. Daarna kan het ontwerp, en daarmee ook de doorlooptijd, definitief bepaald worden.

Het risico bestaat dat niet tijdig aan de voorwaarden voor de herstart van het uitgraven van de stations voldaan kan worden. Het gaat onder andere om het verkrijgen van instemming op de vereiste werkplannen door de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht, verlenging en verkrijgen van de ontheffing van de werktijden voor het uitvoeren van herstelmaatregelen en ontgraven, de borging van de standzekerheid van de nabijgelegen panden en het in- en gelijkrichten van de uitvoeringsorganisatie en de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht.

(alsnog) Onder luchtdruk moeten ontgraven van de laatste ontgravingslag station Vijzelgracht
Aanvankelijk was in het ontwerp in de mogelijkheid voorzien om de laatste ontgravingslag van station Vijzelgracht onder verhoogde luchtdruk te gaan uitvoeren, zoals bij station Ceintuurbaan. Destijds is na diverse overleggen met o.a. GeoDelft en Deltares besloten om dit niet te doen. Belangrijkste voorwaarde was wel een geslaagde pompproef. Mocht die negatief uitpakken dan zal de laatste ontgravingslag alsnog onder verhoogde luchtdruk moeten worden uitgevoerd. Dit betekent meer tijd en meer kosten. Op dit moment wordt de pompproef voorbereid.

Boorproces

Ten aanzien van het boorproces bestaat er een aantal onzekerheden. Die zijn niet preventief te beheersen, maar ze zijn wel van invloed op de planning. Het gaat om de gemiddelde boorsnelheid die in praktijk gehaald zal worden en de mate waarin de tunnelbuizen waterdicht moeten worden gemaakt. Dit is afhankelijk van het aantal scheurtjes.

De belangrijkste risico's voor het boorproces zijn:

- een grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk.
Dit risico heeft een kleine kans van optreden met grote gevolgen voor de planning, schade aan omliggende panden en infrastructuur en mogelijk letsel voor passanten. De beheersmaatregelen die reeds in het ontwerp ingepast zijn c.q. nog getroffen worden, zijn: op grote diepte boren, historisch onderzoek naar de ondergrond, vergrote afstand tussen de tunnelboormachines, verlaagde boorsnelheid, zorgvuldige boorinstructies, het opstellen van een incidentendraaiboek en inrichten van de incidentenorganisatie. Overwogen wordt om bewoners voor de meest kritieke tracédelen (de Pijp) voorafgaande aan en gedurende de tunnelboorpassage voor enkele dagen preventief een hotel of andere tijdelijke woonruimte aan te bieden.
- verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak
Vanwege de slechte staat van de huidige walmuur bij het Natte Damrak en de ter plaatse zeer slechte grondcondities - al eerder werd een verzakking geconstateerd tijdens de inspectie van de walmuur - bestaat het risico dat bij het boorproces de walmuur verzakt of bezwijkt. Dit kan, afhankelijk van de mate waarin het risico zich manifesteert, tot grote gevolgen voor de planning en kosten kunnen leiden. Om mogelijke problemen zo goed mogelijk te voorkomen wordt een vriesscherm onder het Natte Damrak en de walmuur aangebracht met gestuurde vrieslansen. Daarnaast wordt nog onderzocht om de walmuur te verankeren.
- complexiteit bij stationspassages
Het proces waarbij de tunnelboormachines (TBM) de diepe stations in de binnenstad doorboren luistert nauw. Het risico bestaat dat er bij het doorboren van de stationswand zakkingen optreden. Ook bestaat er het risico van lekkages in het boorfront. Wanneer deze risico's optreden, heeft dit vertragingen en mogelijk extra kosten tot gevolg. Het ontwerp van de TBM's is speciaal op deze situatie afgestemd. Daarnaast wordt onderzocht of een zogenaamd "dichtblok" voor het station mogelijk is om het risico te beperken. De

procedures ten aanzien van de stationspassages worden orgvuldig opgesteld. Tijdens de stationspassages wordt de betreffende locatie bij het station afgeschermd en beveiligd.

- cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen. Het risico bestaat dat er met het boren een verstoring in de ondergrond ontstaat (1 á 2 cm) met zakkings tot gevolg. Dit kan resulteren in cosmetische en in het ergste geval constructieve schade aan nabij gelegen panden en infrastructuur. De kans is relatief groot dat dergelijke schades door het boorproces zullen optreden. Om dit risico te reduceren wordt op 8 locaties (waaronder Munttoren en Bijenkorf) de fundatie verstevigd door "compensation grouting". Daarnaast wordt zowel de omgeving (zettingen) als het boorproces zelf gemonitord. Bij dreigende afwijkingen wordt het boorproces bijgesteld.

- geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations
De boorwerkzaamheden die 7x24 uur plaatsvinden, veroorzaken mogelijke geluidsoverlast bij de startschacht en de openingen van de diepe stations in de binnenstad. Voor het 7x24 uur kunnen werken is een werktijdenonthefing nodig. Er bestaat een reële kans dat bij met name de werkterreinen overlast ontstaat. Er worden geluidsreducerende maatregelen getroffen door een hal boven de startschacht te plaatsen. Daarnaast worden de openingen van de diepe stations in de binnenstad afgeschermd. Tot slot vindt er gerichte communicatie plaats over de werkzaamheden en zal er proactief worden gereageerd op geconstateerde hinder.

Raakvlakrisico's

Tussen de verschillende contracten bestaan diverse raakvlakken in de planning. Dit geldt vooral voor de contracten die op het kritieke pad van de planning liggen. Het risico bestaat dat uitloop in één van de contracten tot gevolg heeft dat andere contracten tevens zullen uitlopen waarbij de stilstandkosten voor rekening van de gemeente komen. Bijkomend gevolg is dat ook de projectorganisatie langer in stand gehouden zal moeten worden met financiële gevolgen van dien. De gevolgschade is in de verschillende contracten uitgesloten. Ter beperking van deze risico's is in 2008 het raakvlakmanagement versterkt en zijn/worden contractuele aanpassingen gepleegd om de prikkel tot vertragen bij de aannemers te reduceren. Tot slot draagt het opstellen van een integrale planning en het actief bewaken daarvan bij ter beheersing van dit risico.

Safetycase en integraliteit vervoerssysteem

Voordat de metro in gebruik kan worden genomen, moet in de eindfase van het project de veiligheid van het vervoerssysteem (safetycase) worden aangetoond. Er bestaat een risico dat dit niet kan worden aangetoond en dat uit de verschillende testen blijkt dat de integrale werking van het vervoerssysteem niet geborgd is (voorbeeld is de veiligheidssituatie van de tunnel in de A73). Het gevolg is dat de metrolijn later dan gepland opengesteld kan worden en er nog mogelijke aanpassingen gedaan moeten worden om de integraliteit van het systeem te laten werken. Om dit te voorkomen worden de veiligheidseisen gespecificeerd in het nog aan te besteden contract Spoortechniek & Afbouw. Daarnaast zal het test- en integratieprogramma zodanig worden ingericht dat voldoende bewijsvoering vergaard wordt voor de safetycase. Er vindt, tot slot, intensief overleg plaats tussen het projectbureau Noord/Zuidlijn (aanleg) en het bureauAMSYS (exploitatie).

Projectorganisatie Noord/Zuidlijn

In 2008 is op basis van verschillende externe audits de projectorganisatie versterkt. Zo is er meer capaciteit gereserveerd voor projectbeheersingsfuncties zoals planning, risicomangement en financieel beheer. Daarnaast zijn er kwalitatieve verbeteringen doorgevoerd op de belangrijkste projectmanagementfuncties. Desalniettemin bestaat het risico dat de geraamde capaciteit en de daarbij behorende kwaliteit ontoereikend zal zijn om het project adequaat te kunnen beheersen.

Door de incidenten bij de Vijzelgracht, de rapportage van de Ombudsman en de nog in afwachting zijnde adviezen van Commissie Veerman, bureau Berenschot en de gemeentelijke enquêtecommissie worden verdere versterkingen niet uitgesloten. Tot slot bepaalt het risicoprofiel en de voortgang van het project in hoge mate het tempo waarmee de projectorganisatie op den duur afgebouwd kan worden.

Incidenten

Er bestaat een zeer kleine kans dat er zich toch mogelijk een aantal incidenten kunnen voordoen ondanks de reeds genomen maatregelen daarvoor. Enkele voorbeelden zijn het aanvaringsrisico tijdens het afzinken van de tunnelelementen in het IJ (beheersmaatregel: het stilleggen/reguleren van de scheepvaart op het IJ), het opbarsten van de bodem bij station Ceintuurbaan ondanks het toepassen van verhoogde luchtdruk (beheersmaatregel: extra verhoging van de luchtdruk), het aantreffen van grote obstakels in de ondergrond tijdens het boorproces, het bezwijken van het hoofdlager van de tunnelboormachine (beheersmaatregel: regulier onderhoud) en brand tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden (beheersmaatregel: aanwezigheid van voldoende brandblusapparatuur en instructies aan het personeel).

3.4 Bestuurlijke besluitvorming

College van B&W installeert Commissie Veerman; wethouder Tjeerd Herrema treedt af

Ieder jaar stelt het college van B&W een Financiële Prognose voor de Noord/Zuidlijn op. In deze prognose worden de verwachte kosten tot het einde van het project en de financiële risico's in kaart gebracht. De prognose van 2009 liet een zodanig negatief beeld van de ontwikkeling van de kosten en de planning zien, dat het college van B&W besloten heeft een externe commissie van onafhankelijke deskundigen te vragen een advies uit te brengen over de voortgang van het project. De commissie staat onder leiding van oud-minister prof. dr. C. (Cees) Veerman. De commissie is gevraagd te adviseren over de scope van het project. Dat betekent een advies over de voortgang van het project in de meest brede zin, waarbij alle alternatieven in beeld zijn. De commissie is ook gevraagd te adviseren over de organisatie en de financiering van het project. Het college verwacht van de commissie Veerman in mei een bestuurlijk advies. In afwachting van dit advies gaan de voorbereidende werkzaamheden voor de metrolijn gewoon verder.

Voor wethouder Tjeerd Herrema waren de cijfers uit de prognose aanleiding om zijn functie neer te leggen.

Naast het onderzoek van de commissie Veerman komt er nog een tweede onderzoek. Op 11 maart besloot de gemeenteraad om een onderzoek uit te voeren naar de voorbereiding, besluitvorming en de uitvoering van de Noord/Zuidlijn. Dit onderzoek kan zich uitstrekken over het hele proces, vanaf de eerste planvorming tot de situatie nu. Het streven is dat de raad de rapportage van het onderzoek voor het zomerreces bespreekt.

Presentatie Financiële Prognose Noord/Zuidlijn 2009

Op 12 maart presenteerde het college van B&W de Financiële Prognose Noord/Zuidlijn 2009. Uit deze rapportage bleek een kostenstijging van € 290 miljoen en een vertraging van de oplevering van de metro tot het najaar van 2017. Daarnaast werden een aantal extra risico's geïdentificeerd. De financiële prognose liet opnieuw een kostenstijging zien. De nu geïdentificeerde kosten tellen op tot een totaal van € 320 miljoen. In de rapportage wordt daarbij een bandbreedte van € 30 miljoen naar boven en naar beneden gehanteerd. Tegenover de kosten staan zekere opbrengsten (uit Bon-Route middelen en middelen voor tunnelveiligheid) van in totaal € 52 miljoen. Naast deze zekere opbrengsten ziet het college nog voor ongeveer € 40 miljoen aan mogelijke opbrengsten. Het college kiest ervoor om bij de benodigde dekking aan de kostenkant de onderkant van de bandbreedte te nemen (€ 290 miljoen).

De kostenstijging is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de incidenten op de Vijzelgracht. Deels gaat het om directe kosten, zoals het herstellen van de diepwanden en het vergoeden van schade aan de panden. Daarnaast hebben de incidenten gezorgd voor gevolgkosten bij andere delen van het project.

De hogere kosten worden verder veroorzaakt door extra kosten voor spoortechniek en afbouw, een toename van VAT (voorbereiding, administratie en toezicht) kosten en hogere ramingen voor het schadebureau.

4. FINANCIËN

4.1 Budgetcijfers

Het schematisch overzicht van het budget is als volgt:

Tabel 1: Budgetcijfers projectkosten en bijdragen (exclusief risicofonds)

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q4/2008 pp 2008</i>	<i>Mutatie naar actuele referentie</i>	<i>Mutatie overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q4/2008 na mutaties pp 2008</i>	<i>Mutatie overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q1/2009 pp 2008</i>
<i>Projectkosten</i>						
Bouw	1.658,8	26,1	152,9	1.837,8	1,0	1.838,8
Bijkomend	83,4	31,5	2,2	117,1	0,1	117,2
VAT	372,0	23,9	36,8	432,7	0,1	432,8
Beheersmaatregelen		25,0		25,0		25,0
Totaal excl. risicofonds	2.114,2	106,5	191,9	2.412,6	1,2	2.413,8
<i>Projectbijdragen</i>						
Rijk	1.098,0	15,0		1.113,0		1.113,0
Regio	82,0	37,0		119,0		119,0
Parkeergarages	53,4			53,4		53,4
Gemeente excl. Risicofonds	880,8	54,5	191,9	1.127,2	1,2	1.128,4
Totaal excl. risicofonds	2.114,2	106,5	191,9	2.412,6	1,2	2.413,8

In het eerste kwartaal werd het budget voor het project verhoogd op basis van de prognose einde werk per ultimo 2008, conform de Raadsvoordracht van maart 2009. Het gebudgetteerde gemeentelijke aandeel in de projectkosten bedraagt 1.128,4 mln tegen prijspeil 2008 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 Q4/2008 pp 2008</i>	<i>Mutatie naar actuele referentie</i>	<i>Mutatie overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q4/2008 na mutaties pp 2008</i>	<i>Mutatie overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q1/2009 pp 2008</i>
<i>Gemeentelijk aandeel</i>						
Gemeente excl. Risicofonds	880,8	54,5	191,9	1.127,2	1,2	1.128,4
Risicofonds	183,9	181,1	-/- 191,9	173,1	-/- 1,2	171,9
Gemeente incl. risicofonds	1.064,7	235,6	0,0	1.300,3	0,0	1.300,3

Uit deze tabel blijkt dat het gebudgetteerde gemeentelijk aandeel tegen prijspeil 2008 en inclusief het risicofonds 1.300,3 mln bedraagt.

4.2 Kengetallen financiële voortgang

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

Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang

<i>Cijfers in EUR mln</i>	Q4/2008	Q1/2009	Wijziging
Verplicht	1.465,4	1.502,4	37,0
Betaald	1.137,3	1.203,2	65,9
Ontvangen rijkssubsidie	562,7	604,7	42,0
Ontvangen bijdragen	58,2	67,6	9,4

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het eerste kwartaal van 2009 is voor 42,0 mln aan betalingen van het rijk ontvangen, en daarnaast 9.4 mln van Regionet.

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 eerste kwartaal van 2009 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 49+52, Tracédeel 26 voorplein, alle diepwanden en boorpalen Voorplein gereed, palen middeldiepe put aangebracht,
- Mijlpaal 155, Tracédeel 59, aardenbaan gestort.

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.

Op 12 september 2008 heeft de Hoge Raad de uitspraak van het Gerechtshof bevestigd. Het BTW-risico, dat gelopen werd over de periode vóór de invoering van het Btw compensatiefonds op 01.01.2003, komt daarmee te vervallen. Inmiddels is overleg met de Belastingdienst opgestart met betrekking tot de afwikkeling van de jaren 1997 tot heden.

4.5 Prijscompensatie

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State (20 februari 2008) over de indexering van de rijkssubsidie, is overleg gaande tussen Stadsregio Amsterdam en het Rijk. Dit betekent voor het overleg over de prijscompensatie vanaf 2004 een pas op de plaats.

5. INFORMATIE

5.1 Programma "V"

Naar aanleiding van de incidenten bij de Vijzelgracht is een programma "V" ontwikkeld dat in november werd vastgesteld. De V staat voor vertrouwen. Voor programma "V" lopen zes deelprogramma's parallel: nazorgmanagement, risicomangement, calamiteitenmanagement, veranderingsmanagement, verwachtingsmanagement en communicatiemanagement.

Nazorgmanagement

Van het nazorgtraject is een groot deel succesvol afgerond. Ingezet wordt op een bestuurlijk besluit tot herstart van de ontgraving voor het zomerreces.

Monitoring

Het monitoringsysteem is uitgebreid met 24/7 visuele inspecties in de bouwputten van de diepe stations en het Sol-Data (spiegeltjes)-systeem wordt online toegankelijk gemaakt en beschikbaar bij de bouwplaats. Verder is een periodiek overleg ingesteld om de informatievoorziening aan de uitgeplaatste bewoners te verbeteren en te coördineren.

Calamiteitenmanagement

Het aangepaste Incidentenplan, onder meer afgestemd op het stedelijk crisisbeheersingsplan, is goedgekeurd door B&W. Momenteel vinden informatiebijeenkomsten voor de projectmedewerkers plaats. Na deze bijeenkomsten volgen oefeningen: allereerst bereikbaarheidsoefeningen, vervolgens opkomstoefeningen en uiteindelijk brede oefeningen met hulpdiensten en omgeving. Voor het opzetten van het oefenprogramma is een extern bureau ingehuurd. In mei vinden de eerste oefeningen plaats.

Risicomangement

De risicosessies zijn in alle contracten afgerond. Bij deze sessies is "omgeving" in de brede zin van de betekenis expliciet bij de risico's beschouwd en er is een apart veld voor opgenomen in de risicodatabase. Voorafgaand aan risicovolle werkzaamheden wordt een extra risicoanalyse gehouden. Afhankelijk van de uitkomsten worden mogelijk extra scenario's toegevoegd waarin staat beschreven wat het projectbureau doet bij een incident en óók, wat omwonenden en aanliggende bedrijven in die situatie moeten doen. Indien daar aanleiding toe is worden in overleg met nood- en hulpdiensten aanvullende maatregelen voorbereid, zoals een ontruimingsplan, opvanglocaties en dergelijke. Pilot voor deze nieuwe werkwijze is de ontgraving onder luchtdruk van station Ceintuurbaan. Deze (extra) scenario's voor risicovolle werkzaamheden vormen een basis voor de communicatieplannen. Bijzonder daarin is het maatwerk naar de verschillende doelgroepen toe, die meer dan voorheen inzicht in het bouwproces wordt gegeven en perspectief bij het optreden van incidenten.

Verwachtingenmanagement

Om meer inzicht te krijgen in verwachtingen, vragen en knelpunten bij de verschillende doelgroepen zijn in het afgelopen kwartaal de ervaringen uit het verleden geïnventariseerd door het screenen van logboeken, BCU-verslagen, persartikelen en overzichten van "incidenten op de bouwplaats". Alle contracten en bouwplaatsen zijn door de directie en de hoofden van stafafdelingen bezocht. Deze bezoeken worden gecontinueerd.

Verandermanagement

Van het deelprogramma Veranderingsmanagement maken de zogenoemde intervisiesessies een belangrijk deel uit. Deze sessies hebben als doel een eenduidig beeld te krijgen van de verwachtingen naar elkaar toe ten aanzien van taken, rollen & verantwoordelijkheden, de manier van samenwerken en informatiestromen. Het intern duidelijk krijgen van deze zaken en ook dat deze door alle medewerkers worden gedragen is een belangrijke voorwaarde om als project sensitiever voor de omgeving te worden en dus ook met de andere acties in het kader van "V" aan de slag te gaan. Voor de opzet en het leiden van de intervisiesessies is een externe deskundige ingehuurd. Het plan van aanpak is gereed, momenteel worden interviews met

projectmedewerkers uitgewerkt. De eerste interviewsessie (met de directie) vindt begin mei plaats.

In de werkwijze van het projectbureau zijn aanpassingen doorgevoerd waardoor de samenwerking tussen de verschillende disciplines zoals techniek, BLV, projectbegeleiding, communicatie en vergunningen wordt versterkt en de integrale aandacht voor de uitvoering en de omgeving verder toeneemt (onder andere door structurele aanwezigheid bij overleg in de contracten). De meeste contractmanagers werken nu met deze multidisciplinaire teams.

Communicatiemanagement

In dit kader van de aangepaste communicatiestrategie "van optimisme naar realisme" zijn alle communicatiemiddelen op toon en boodschap gecontroleerd en aangepast. Zo is de corporate film voorzien van een korte inleiding, worden tekstpanelen aangepast en komt in het informatiecentrum een exhibit die de voortgang laat zien en een actualiteitenhoek. Verder is sinds maart de nieuwe website voor de Noord/Zuidlijn online. De zogenoemde Leefbarometer, een internetmodel dat voor verschillende doelgroepen informatie zal geven over situaties/werkzaamheden die tot overlast kunnen leiden in de leefomgeving in een bepaalde periode, zal aanhaken op deze website. Naast de gewijzigde communicatiestrategie binnen het project wordt de communicatiestrategie ook verbreed door externe partijen als ambassadeurs in te gaan zetten voor het project Noord/Zuidlijn.

5.2 Communicatie en Projectbegeleiding

Het eerste kwartaal van 2009 was een roerig kwartaal. De presentatie van de Financiële Prognose 2009, het aftreden van wethouder Herrema, de installatie van de Commissie Veerman, het besluit van de gemeenteraad een eigen onderzoek uit te voeren, en problemen bij de bouw van de metro in Keulen kregen veel aandacht in de eerste maanden van 2009.

Het ombudsmanrapport naar de toedracht rond de tweede lekkage bij de Vijzelgracht was kritisch over communicatie. De Ombudsman concludeert dat de voorbereiding van de herstart van de werkzaamheden zorgvuldig is geweest. De voorlichting aan de bewoners evenwel vond hij onvolledig, evenals het afstemmingsoverleg tussen aannemer, projectbureau en dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht.

Wethouder Herrema heeft de projectorganisatie gevraagd om met een aanpak te komen om de omgeving van de bouwlocaties voor te lichten over de risico's die bij bepaalde werkzaamheden horen. Naast stadsbrede informatievoorziening zou er vooral aandacht voor buurtcommunicatie moeten zijn.

Het college van Burgemeester en wethouders heeft met een aantal journalisten een bezoek gebracht aan de bouwlocatie Sixhaven. Ten onrechte is het beeld ontstaan dat door de verzakkingen bij de Vijzelgracht het hele project is stilgelegd.

De vernieuwde website is sinds dit kwartaal online. Er is een andere, nog meer bezoekersvriendelijke indeling gekomen en een aantal teksten is vernieuwd. Nieuw is o.a. dat via YouTube filmpjes over de Noord/Zuidlijn te bekijken zijn en foto's via het programma Flickr. Vragen, meldingen en klachten.

Bouwplaatsbeleving

De verzakte panden aan de Vijzelgracht hoek Eerste Weteringdwarsstraat zijn door kunstenaar Peter Doeswijk aangekleed met stickers van schilderijen met huiselijke taferelen van Frans Hals en andere 17^e eeuwse meesters.

De bouwhekken op het Rokin werden aangekleed met foto's van kunstenaar Robin van 't Haar. De definitieve oplevering zal volgende kwartaal plaats vinden. Voor de bouwhekken in de Ferdinand Bolstraat is aan kunstenaar Thomas Elshuis gevraagd een ontwerp te maken. Dat ontwerp zal in het volgende kwartaal uitgevoerd worden.

De plannen voor een ondergronds uitkijkpunt in de bouwlocatie Rokin zijn in een vergevorderd stadium. Vanaf een ondergronds platform kunnen bezoekers de bouwplaats daadwerkelijk beleven. Om de toegang tot het ondergrondse uitkijkpunt bovengronds te markeren is een aantal kunstenaars gevraagd een ontwerp te maken. Uiteindelijk is een ontwerp van Frank Mandersloot gekozen in de vorm van een rode M.

De jaarlijkse actualisatie van het Informatiecentrum Stationsplein 7 is in uitvoering. De oplevering vindt plaats voor de open dag op 6 juni a.s.

Onderzoek

In januari, februari en maart 2009 is aan de Amsterdamse bewoners, ondernemers en forenzen hun mening gevraagd over de aanleg van de Noord/Zuidlijn. De gebeurtenissen in dit kwartaal en met name de gebeurtenissen in Keulen, hebben de mening van de respondenten negatief beïnvloed. In maart was 37% van de geïnterviewde bewoners voor de Noord/Zuidlijn tegen 48% in februari. Het aantal uitgesproken tegenstanders is gestegen.

In het eerste kwartaal werd tevens de media-analyse over 2008 opgeleverd. De uitkomsten waren zoals verwacht: meer media-aandacht, maar vaak met een negatieve teneur.

5.3 Langs de lijn

Amsterdam-Noord

Iedere vier weken kregen de bewoners in Amsterdam-Noord een algemene informatiebrief over de voortgang van de werkzaamheden tussen het Buikslotermeerplein en de Sixhaven. De Nieuwsbrief van oktober ging vooral in op de ontwikkelingen rond het tankstation langs de Nieuwe Leeuwarderweg. Op 25 februari kregen de bewoners een brief met uitleg over het aftreden van wethouder Herrema en de installatie van de commissie Veerman.

Iedere derde dinsdag van de maand kunnen ondernemers en bewoners van Amsterdam-Noord terecht op een in de directieket van de Noord/Zuidlijn op sportcomplex Elzenhagen.

Stationseiland/Damrak

Dit kwartaal ontvingen bewoners en ondernemers elke maand de informatiebrief Stationseiland en in maart ook de nieuwsbrief. In deze uitgaven van Coördinatie Stationseiland (CSE) staat onder andere informatie over de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn op en rond het Stationseiland inclusief de startschacht in het natte Damrak. Dit kwartaal verschenen vier extra informatiebrieven: over de inspectie van de walmuur Damrak, over het hijsen van de portaalkranen buiten reguliere werktijden, over de aanvraag van een nieuwe bouwvergunning voor het platform in het IJ en over nachtelijke werkzaamheden aan het tramspoor op de kruising Damrak – Prins Hendrikkade. Er vonden drie overleggen plaats met bewoners die aan het Natte Damrak wonen. Dit gebeurde onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. Tijdens het overleg werd de voortgang van de werkzaamheden doorgenomen. Belangrijke onderwerpen waren de planning van het boorproces, de gevolgen van de aanvoer en het inhijsen van de eerste boormachine en de ontwikkelingen rond de Noord/Zuidlijn in het eerste kwartaal. Op de agenda van dit overleg stonden ook de maatregelen om de hinder tijdens het boorproces te beperken of te compenseren, zoals de plaatsing van dubbel glas en de aankleding van de toekomstige hal over de startschacht. Op 31 maart 2009 is een aannemer in opdracht van het Projectbureau gestart met de plaatsing van nieuwe ramen bij een aantal panden.

Er vonden twee overleggen plaats met ondernemers van het Stationsplein. Op de agenda stonden onder andere de aankomende (graaf)werkzaamheden en de mogelijke consequenties daarvan voor de ondernemers en de toekomstige herinrichting van het gebied.

In januari hebben bewoners en medewerkers van het Projectbureau geschouwd bij het werkterrein Damrak. Tijdens de schouw zijn onder andere afspraken gemaakt over de aanpassing van een deel van de bouwhekken en de verwijdering van graffiti.

Rokin

De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Onderwerpen waren de actuele stand van zaken en de voorbereidingen voor het bevriezen van de diepwandvoegen. Er werden twee vierwekelijkse overzichten verspreid.

Vijzelgracht

De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Onderwerpen waren onder andere de voorbereidingen voor het vriezen en herstel van de diepwanden, de actuele situatie en de werkzaamheden aan riool, kabels en leidingen in de ventweg langs de Vijzelgracht. Er vonden geen werkzaamheden in de bouwput plaats. Er zijn drie

informatiebrieven verspreid met daarin onder andere informatie over de werkzaamheden in de ventweg en de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden aan de diepwanden. De op 10 september verzakte en dichtgetimmerde panden aan de Vijzelgracht en hoek Eerste Weteringdwarsstraat werden door kunstenaar Peter Doeswijk aangekleed met stickers van schilderijen met huiselijke taferelen van Frans Hals en andere 17^e eeuwse schilders.

Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de bouwplaats ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Dat werk betrof vooral de voorbereidingen voor de volgende fase van het uitgraven van het station. De laatste 5 meter wordt uitgegraven onder verhoogde luchtdruk. Er vond in het eerste kwartaal eenmaal overleg plaats met de Bewonersvereniging Ferdinand.Bolstraat. Daarbij ging het vooral om de werkzaamheden rond het onder luchtdruk uitgraven van het station. In maart zijn de ramen langs het gehele bouwterrein gelapt. Er is eenmaal een overleg geweest met de bewoners van de Daniël Stalpertstraat.

Europaplein

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen elke vier weken een overzicht van de werkzaamheden. De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal twee keer bijeen. Belangrijk punt naast de voortgang van het werk was het inrichtingsplan voor het Europaplein.

5.4 Informatiecentrum

In het eerste kwartaal kwamen 7.617 bezoekers naar Stationsplein 7. Er werden 82 rondleidingen en 23 lezingen gegeven.

De ontwikkelingen bij de Noord/Zuidlijn zijn ook te merken in het Informatiecentrum. Waarschijnlijk omdat er minder werkzaamheden zijn, komen er minder mensen de tentoonstelling bekijken. De mening van de bezoekers over de Noord/Zuidlijn bleef over het algemeen positief.

Op 11 februari 2009 is de jaarlijkse Bouwersborrel georganiseerd voor alle bouwmedewerkers aan de Noord/Zuidlijn en de projecten op het Stationseiland. Er kwamen ruim 80 mensen van allerlei bouwplaatsen. Ook wethouder Herrema was aanwezig om de ontwikkelingen rond de Noord/Zuidlijn toe te lichten. De borrel geeft gelegenheid om de kennis over de projectonderdelen waar men zelf niet direct mee te maken heeft te vergroten. Daarnaast genereert deze borrel meer bekendheid voor het informatiecentrum.

Op 25 maart kwamen ruim 50 geïnteresseerden, de thema-avond: "Noord en de Noord/Zuidlijn" bezoeken. De lezingen tijdens de thema-avond werden verzorgd door John Groot, Contractmanager Noord/Zuidlijn Amsterdam Noord en Eileen van Stam, projectmanager Centrum Amsterdam Noord. Meer dan de helft van de zaal was gevuld met bewoners uit Amsterdam Noord.

Het Internationaal Jaar van de Planeet Aarde, uitgeroepen door de Verenigde Naties, is aanleiding om bij een breed publiek de aandacht te vestigen op het belang van kennis over aarde, klimaat en milieu. Eén van de activiteiten in 2009 is een educatief programma voor derde klassen van het voortgezet onderwijs met een wedstrijd over het bouwen van de Noord/Zuidlijn in de Amsterdamse bodem en ondergronds bouwen in het algemeen. Dit programma is door het informatiecentrum in samenwerking met het landelijk programma MijnAarde, KNAG (Koninklijk Nederlands Aardrijkskunde Genootschap), het COB, ONRI, Witteveen en Bos en het IBA vormgegeven. In kwartaal 1 namen 14 klassen deel aan het programma. De rondleidingen vinden nog plaats tot en met april.

Begin maart was er een bijeenkomst voor alle rondleiders in het informatiecentrum. Tijdens deze bijeenkomst hebben een directielid van het projectbureau en de coördinator projectbegeleiders nadere uitleg gegeven over de communicatie rond de Noord/Zuidlijn. Daarnaast is er aandacht besteed aan risicocommunicatie.

In dit kwartaal is er veel van het informatiecentrum gebruik gemaakt voor speciale bijeenkomsten. Het informatiecentrum werd op 25 februari kort gesloten in verband met de personeelsbijeenkomst van het projectbureau. Ook de jaarlijkse BCU voor de bewoners langs de lijn startte in het informatiecentrum. Daarnaast hebben er voorlichtingsbijeenkomsten over werken onder overdruk op de Ceintuurbaan, een introductieprogramma voor de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht en het ondernemersoverleg van Stationseiland plaatsgevonden. Ook AMSYS en de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer maakten gebruik van de faciliteiten voor onder meer presentaties en een nieuwjaarsreceptie.

De groepen die een rondleiding volgen zijn heel divers. In dit kwartaal vonden onder meer bezoeken plaats van: de chauffeurs van het stadhuis, Zuidas, afdeling Road and Traffic van gemeente Dublin, tunnelboorspecialisten van Deltares Academy, de Rijksgebouwendienst en Comité Noord Zuid Thuis Best.

Opvallend was het aantal bezoeken van buitenlandse universiteiten; er kwamen groepen uit Oxford, Liverpool, Westminster, Plymouth, Dublin, Kreta, en Biberach.

5.5 In de pers

De berichtgeving in de media over de Noord/Zuidlijn werd in dit kwartaal gedomineerd door de Financiële Prognose 2009, het aftreden van wethouder Herrema en de installatie van de commissie Veerman. Ook de presentatie van het tweede onderzoeksrapport van de Gemeentelijke Ombudsman in maart over de gebeurtenissen op de Vijzelgracht in september 2008 kreeg veel aandacht in de media.

Een incident bij de metrobouw in Keulen kreeg in de Nederlandse media veel aandacht. In veel publicaties werd de relatie gelegd met de bouwproblemen in Amsterdam.

5. VOORUITBLIK NAAR HET VOLGENDE KWARTAAL

- Begin juni zal de Commissie Veerman haar advies uitbrengen over de voortgang van het project. In juli zal de gemeenteraad op basis van dit advies een besluit nemen.
- Op zaterdag 6 juni organiseert de vereniging van bouw – en infrabedrijven Bouwend Nederland voor de vierde opeenvolgende keer de Dag van de Bouw. Op die dag zullen de hekken van veel bouwplaatsen langs het traject van de Noord/Zuidlijn voor het publiek worden geopend.
- In het grote werk “Eindfase Nieuwe Leeuwarderweg” wordt de rijbaan stad-uit in de verlaagde ligging gerealiseerd. Over een groot gedeelte van de Nieuwe Leeuwarderweg wordt het nu nog westelijk rijdend verkeer gesplitst in een oostelijk en westelijk definitief tracé. Daarmee komt een groot deel van de nieuwe brede middenberm vrij voor de aanleg van de toekomstige metrobaan.
- In het voorjaar zal de bouw van de portalen en landhoofden van het oostelijk viaduct van station Buikslotermeerplein zo ver gevorderd zijn dat de eerste brugdekken kunnen worden gemonteerd.
- Het sluitstuk van de tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal, direct grenzend aan het Station Van Hasseltweg, zal grotendeels worden afgebouwd en voor de zomer gereedkomen.
- In de zomer worden in Amsterdam diverse werkzaamheden uitgevoerd aan de weg en het spoor. Door werkzaamheden bij station Zuid rijdt metro 51 vanaf 6 juli tot 23 augustus niet. Metro 50 rijdt alleen tussen Isolatorweg en station Zuid. Vanwege de herinrichting van de rijstroken tussen de IJtunnel en de Johan van Hasseltweg is de Nieuwe Leeuwarderweg voor al het verkeer afgesloten.

1. BIJLAGEN

- De projectplanning per 1 januari 2009
- Stand van zaken vergunningen per 1 april 2009

Aangevraagde vergunningen

Verlenging vergunning Grondwaterwet insitutunnel

Op 26 februari 2009 is een verlengingsverzoek ingediend tot juli 2015 voor de vergunning op grond van de Grondwaterwet die in 2003 is verleend. Het betreft de onttrekking van 2 m3 per uur (1460 m3 per maand) in verband met droogpompen van de insitutunnel.

2. Lopende vergunningen

Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonduiker)

Tegen het besluit van de rechtbank d.d. 24 oktober 2007 betreffende de sloop- en bouwvergunning voor de fietstunnel Waddenweg heeft de belanghebbende hoger beroep aangetekend bij de raad van State. Op 1 oktober 2008 heeft de Raad van State deze zaak terugverwezen naar de rechtbank vanwege een vormfout. De rechtbank heeft op 20 februari de belanghebbenden in het ongelijk gesteld. Tegen deze uitspraak kan tot 3 april hoger beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Overigens is de sloop van de fietstunnel al afgerond.

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. De belanghebbende heeft 30 juli 2007 beroep bij de rechtbank aangetekend. De zitting was op 22 mei 2008 gepland. De belanghebbende en de gemeente Amsterdam hebben besloten hiervan voorlopig af te zien en een mediator ingeschakeld.

Verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg

Het tracé van de Noord/Zuidlijn wordt tussen de Johan van Hasseltweg en Purmerweg met een 0,5 meter meer verlaagd dan volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijk is. Op 12 december 2005 is daarom vrijstelling van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn aangevraagd. De vrijstelling is 22 mei 2006 verleend. Op 9 juni 2006 heeft een belanghebbende tegen dit besluit beroep ingesteld. De zitting was op 22 mei 2008 gepland. De belanghebbende en de gemeente Amsterdam hebben besloten hiervan voorlopig af te zien en een mediator ingeschakeld.

Bouwaanvraag nooduitgang Sixhaven

OP 21 mei is een aanvraag ingediend voor de bouw van een nooduitgang van de Noord/Zuidlijn in het schuivengebouw bij de Sixhaven. Op 20 november 2008 is de ontwerp-beschikking ter inzage gelegd tot 1 januari 2009. De vergunning is 11 maart 2009 verleend. Bezwaar is mogelijk tot 15 april 2009.

In stand houden dienstweg Sixhaven

De dienstweg is de ontsluitingsweg voor een aantal woonboten nabij het werkterrein Sixhaven. De dienstweg moet langer in stand blijven door de vertraging van de werkzaamheden Noord/Zuidlijn bij het Centraal station. Op 26 juni is daarom een verlengingsaanvraag voor de instandhoudingstermijn van de dienstweg ingediend.

Ontgrondingenvergunning onderwaterdepot Oostertoegang

Op 7 oktober 2008 is een ontgrondingenvergunning aangevraagd voor het onderwaterdepot Oostertoegang. Dit depot zal worden gebruikt voor de tijdelijke opslag van grond afkomstig van het boorproces

Verlenging monumentenvergunning rijtuigkappen Noord/Zuidlijn

In verband met de aanleg van de roltrappen Noord/Zuidlijn aan de oost- en westzijde van de verdeelhal Voorplein zijn de rijtuigkappen CS tijdelijk verwijderd. Hiervoor is een monumentenvergunning verleend. Na de afronding van de ruwbouwfase Noord/Zuidlijn zullen deze in dezelfde staat worden teruggeplaatst. De huidige monumentenvergunning is 31 december 2008 verlopen en moet dus worden verlengd. Door de uitloop van de werkzaamheden op het voorplein zullen deze in 2011 zijn afgerond. Op 18 november 2008 is daarom verlenging aangevraagd van de monumentenvergunning tot en met 31 december 2011. De vergunning is 10 maart 2009 verleend. Belanghebbenden kunnen tot 14 april 2009 bezwaar maken.

Keurontheffing doorkruisen waterkeringen

De geboorde tunnels van de Noord/Zuidlijn passeren de volgende watergangen en waterkeringen: Natte Damrak, Singel, Amstel, Herengracht, Keizersgracht, Prinsengracht, Lijnbaansgracht, Singelgracht en het Amstelkanaal. Hiervoor is op 27 november 2008 een keurontheffing aangevraagd. De keurontheffing is 2 maart 2009 verleend. Bezwaar is mogelijk tot 13 april 2009.

Bouwaanvraag Boortunnels

Op 15 februari 2006 is de bouwvergunning voor de geboorde tunnels van de Noord/Zuidlijn tussen het Natte Damrak en Rai/Europaplein aangevraagd. De vergunning is 4 september 2008 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 16 oktober 2008. Er zijn diverse bezwaarschriften ontvangen. De zitting van de bezwaarschriftencommissie was op 4 december 2008. Het wachten is op de uitspraak.

Wijzigingsaanvraag bouwvergunning boortunnels

De bouwvergunning voor de boortunnels is 4 september 2008 verleend. Op grond van voortschrijdend inzicht zijn twee punten veranderd. Het verticale alignement van de tunnelbuizen is gewijzigd in verband met een verbeterde waterafvoer en de nooddoorgang ter hoogte van het Muntplein is verplaatst. Het wijzigingsverzoek is op 28 november 2008 ingediend.

Bouwaanvraag Muntbrug (brug 1)

De fundering van de Muntbrug bevindt zich deels in de invloedssfeer van de tunnelboormachines. Zonder compenserende maatregelen zal de brug een zetting ondergaan die schade o.a. aan kabels en leidingen kan veroorzaken. De maatregelen bestaan o.a. uit het loszagen en vijzelen van het brugdek en het plaatsen van koolstoflamellen. Hiervoor is op 7 oktober 2008 vergunning aangevraagd. De vergunning is 17 februari 2009 verleend. Belanghebbenden kunnen tot 31 maart 2009 bezwaar maken.

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 van nadere berekeningen over het rookgedrag in het station bekend zijn. 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.

Lozingsontheffing definitieve drainage polderconstructie Rai/Europaplein

In de eindsituatie zal in de insitutunnel zuid water terecht kunnen komen via regenwater, kwel en instroom damwanden. Dit water zal permanent geloosd moeten worden op het hemelwaterriool. De aanvraag hiervoor is op 15 augustus 2008 ingediend.

3. Onherroepelijke vergunningen

Bouwvergunning 2 keerwanden Minerva-as

Op 15 oktober 2008 is een aanvraag ingediend voor de bouw van 2 keerwanden op de Minerva-as. De keerwand ten westen van de Beethovenstraat zal het hoogteverschil tussen het toekomstig spoor van de Noord/Zuidlijn en het hoger gelegen spoor van de Amstelveenlijn opvangen. De keerwand ten oosten van de Parnassusweg zal het hoogteverschil tussen het toekomstig spoor van de Noord/Zuidlijn en het hoger gelegen spoor van de Amstelveenlijn opvangen. De bouwvergunning is op 24 december 2008 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 4 februari 2009. De vergunning is onherroepelijk.

Bouwvergunning viaduct Beethovenstraat

Op 2 oktober 2008 is vergunning gevraagd voor de bouw van een viaduct over de Beethovenstraat. Over het viaduct zal één spoor van de Noord/Zuidlijn lopen, waarover de metro in beide richtingen gaat rijden. Tevens wordt het viaduct als overloopspoor van de Amstelveenlijn gebruikt. De vergunning is 11 februari 2009 verleend. De vergunning is vanaf 25 maart 2009 onherroepelijk.

Sloopvergunning middenviaduct Minerva-as

Omdat het spoor van de Noord/Zuidlijn lager komt te liggen dan het bestaande middenviaduct over de passage Minerva-as moet het noordelijk gedeelte van het middenviaduct worden verlaagd. Hiertoe moet dit deel eerst worden gesloopt. Op 30 september 2008 is de sloopvergunning aangevraagd voor het gedeeltelijk slopen van het middenviaduct Minerva-as. De vergunning is vanaf 26 maart 2009 onherroepelijk.

Sloop 4 keerwanden perron zuid station Zuid/WTC

4 keerwanden op het noordelijk perron en op het perroneiland van tram 5 op station Zuid/WTC moeten worden gesloopt vanwege de uitbreiding van het noordelijk perron en het gebruik van het perroneiland van tram 5 als inspectiepad. De sloopaanvraag is op 10 oktober 2008 ingediend. De vergunning is 15 februari 2009 verleend. De vergunning is vanaf 29 maart 2009 onherroepelijk.

Bouw uitbreiding noordelijk perron zuid station Zuid/WTC

Omdat de metrostellen van de Noord/Zuidlijn langer zijn dan die van de huidige ringlijn moet het bestaande noordelijke perron worden uitgebreid. De bouwvergunning hiervoor is op 10 oktober aangevraagd. De vergunning is 15 februari 2009 verleend. De vergunning is vanaf 29 maart 2009 onherroepelijk.

BIJLAGE 1: DE PROJECTPLANNING

II Auto-onderdoorgang De Ruijterkade / Busstation CS

1. Doel

Deel 2 van het kwartaalverslag Noord/Zuidlijn heeft betrekking op het project Auto-onderdoorgang / Busstation (AOBS) 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 januari 2009 tot en met maart 2009 beschreven.

2. De opdracht

De gemeenteraad heeft op 8 maart 2000 ingestemd met het Programma van Eisen Auto-onderdoorgang / Busstation CS (AOBS). Op 9 mei 2001 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen 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 IJzide StationsEiland (verder te noemen als IJsei): 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 aanvaarbescherming voor de kistdam/kade en met de gefaseerde aanleg van het busstation.

Op 2 december 2008 heeft B&W ingestemd met het uitvoeringskrediet voor goederenliften en een toezichthoudersruimte met chauffeursgedeelte. Beide bouwwerken worden onderdeel van project IJsei. De gemeenteraad heeft op 11 februari 2009 ingestemd met de uitvoering.

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.

Met het bouwen van de kapsteunpunten langs de gevel van het NS-station zijn de werkzaamheden van de 1^e fase van de ruwbouw van het busstation afgerond.

Aan het waterplein oost vinden nog geen bouwwerkzaamheden plaats totdat de definitieve plannen van Ymere, de nieuwe ontwikkelaar van het gebouw waarin het NACO-huisje wordt opgenomen, bekend zijn. Voor deze uitbreiding van het waterplein en een horecavestiging zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld.

Inrichting tijdelijke busstation

Vanaf december 2009 zal het tijdelijke busplatform in gebruik worden genomen, op het westelijke gedeelte van het busstation ingericht voor de bussen van Arriva. In de tijdelijke situatie zullen er 11 halteplaatsen zijn. Deze zijn ter vervanging van het streekbusplatform kop Oosterdokseiland. Het busstation met de tijdelijke inrichting wordt metabri's gerealiseerd; de overkapping wordt later gebouwd.

Daarnaast worden voor het laden en lossen van het NS-station goederenliften gebouwd. Het busstation van project IJsei zal vóór de definitieve ingebruikname (in zoals het er nu naar uitziet 2012) worden ingericht met een systeem voor dynamische reizigersinformatie en dynamische halte toewijzing. Te zijner tijd zal worden aangehaakt op het dynamisch systeem dat de gemeente, in opdracht van de Stadsregio, ontwikkelt voor alle te dynamiseren busstations in Amsterdam.

Kap

In het contract met de aannemer van de overkapping (CSH) zijn niet alle constructiedetails voorgeschreven. Hierdoor is het noodzakelijk nog veel details te ontwerpen en te berekenen. Het ontwerpen en berekenen vraagt een intensief en langdurig engineeringproces. Het uitonderhandelen van de contractwijzigingen kost tijd.

In de oorspronkelijke planning zou de aannemer in 2009 zowel aan de oost- als aan de westzijde een gedeelte van de overkapping bouwen, zodat in december 2009 het tijdelijk busstation met overkapping in gebruik kon worden gesteld.

Het realiseren van zowel het westelijke als oostelijke deel van de kap zal vóór de ingebruikname van het busstation met tijdelijke inrichting zal in verband met de nog lopende uitwerking en meerwerkonderhandeling niet worden gehaald. Project IJsei streeft ernaar om, indien dat enigszins mogelijk is, toch nog een deel van de kap te bouwen in 2009.

Risicoanalyse

Voor project IJsei wordt ieder jaar een risicoanalyse gehouden. Deze analyses laten de afgelopen jaren een gestaag dalend risicoprofiel zien. De risicoanalyse van 2008 komt uit op een verwachtingswaarde van ongeveer € 6,0 miljoen.

De risico's zijn binnen het project beheersbaar. Belangrijk aandachtspunt blijft dat de planning afhankelijk is van de het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn ter plaatse van de IJzijde. Dit is een risico voor de einddatum van project IJsei.

Veiligheid

Gevolg van het uitstellen van de overkapping is dat er gebouwd wordt over een busstation dat in gebruik is. Met Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) en Coördinatie Stationseiland is afstemming geweest over de veiligheid van de bouw tijdens het in gebruik zijnde busstation. Het project IJsei is verantwoordelijk voor de bouwveiligheid op de bouw en de veiligheid van de omgeving tijdens de bouw. DMB houdt toezicht op de bouwveiligheid voor de omgeving (belendingen, weg en weggebruikers etc.). Het project zal een bouwveiligheidsplan voor de bouw van de overkapping maken, dat voor accordering aan DMB wordt voorgelegd.

4. Scope

Op het busstation komt op verzoek van de Stadsregio Amsterdam een ruimte voor de vervoerders. Ook worden vooruitlopend op de uitgifte van de IJhal drie goederenliften op het busstation gerealiseerd om het laden en lossen in de toekomst mogelijk te maken. Project IJsei realiseert de liften in samenhang met de overige werkzaamheden.

5. 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).

Project IJsei totaal	
Budget IJsei (incl. €1,1 mio Indy)	204,03
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget IJsei	196,53
Verplichtingen:	145,27
- Uitvoeringskosten	102,57
- Diversen	13,14
- VAT-kosten	29,56
Restant budget	51,26

Projectonderdeel AOBS	
Budget	130,19
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget AOBS	122,69
Verplichtingen:	113,40
- Uitvoeringskosten	84,21
- Diversen	8,98
- VAT-kosten	20,21
Restant budget	9,29

Dekking projectonderdeel AO-BS

Dekkingsbron	
Gemeente Amsterdam	92,51
Rijkssubsidie	37,68
Totaal	130,19

bedragen zijn exclusief btw

prijsspeil 2008

Het project Noord/Zuidlijn voert werkzaamheden uit ten behoeve van het project IJsei. In het kredietbesluit nr. 622 van 7 november 2002 is een bedrag van € 7,5 miljoen toegekend aan het project Noord/Zuidlijn.

Het Rijk draagt aan het deelproject AOB € 37,68 miljoen excl. BTW bij, dit is opgenomen in de beschikking Noord/Zuidlijn.

Het gemeentelijk aandeel bedraagt € 92,51 miljoen excl. BTW, hiervoor is binnen de gemeentebegroting dekking gevonden. De dekking van de eigen bijdrage is geïndexeerd tot prijspeil 2008. 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. Tot 2008 zijn zeven mijlpalen verstreken, gedeclareerd en ontvangen. Begin 2009 is de 8^{ste} mijlpaal gedeclareerd. De laatste mijlpaal staat gepland voor 4^e kwartaal 2009.

6. Planning

Eind 2006 is een nieuwe planning opgesteld voor Project IJsei. Deze planning is gebaseerd op de met de Noord/Zuidlijn overeengekomen data van raakvlakken met het project IJsei.

Belangrijke mijlpalen in de voor IJsei vigerende planning zijn de oplevering van de ruwbouw van het tijdelijk busplatform door de hoofdaannemer medio 2009.

Na de zomer van 2009 worden door de hoofdaannemer op enkele kleine afbouwwerkzaamheden na bijna anderhalf jaar geen werkzaamheden uitgevoerd. Wanneer de ruwbouw van het gedeelte Noord/Zuidlijn ter plaatse van de De Ruijterkade gereed is, kan het project IJsei pas worden afgebouwd. Het project is dan inclusief de nog aan te besteden delen van het resterende waterprogramma en de definitieve maaiveldinrichting in 2012 gereed.

De mijlpaal van de Ba9 geeft op basis van de laatste gegevens een goede inschatting.

Reeds gedeclareerd en ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Realisatie
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 Noord/Zuidlijn 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 Noord/Zuidlijn deel	1 februari 2006	30 november 2007

Nog te ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	1 ^e kwartaal 2009

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

Nog te declareren en te ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
Ba9	Busstation en toeritten gereed voor ingebruikname *	1 maart 2007	4 ^e kwartaal 2009



