

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

**Verslag nr. 62
3e kwartaal 2009**

**Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**



INHOUDSOPGAVE

I	NOORD/ZUIDLIJN	Bladzijde
1.	Inleiding	
1.1	Doel	
1.2	Belangrijkste onderwerpen	
2.	Inhoud/Kwaliteit	
2.1	Ontwikkeling ontwerp	
2.2	Werk in uitvoering	
2.3	Vorbereiding exploitatie vervoerssysteem NZL	
2.4	Omgevingsprojecten	
2.5	Veiligheid en gezondheid	
2.6	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	
3.	Tijd	
3.1	Projectplanning	
3.2	Bestuurlijke besluitvorming	
3.3	Belangrijkste risico's en onzekerheden	
4.	Financiën	
4.1	Budgetcijfers	
4.2	Kengetallen financiële voortgang	
4.3	Mijlpalen	
4.4	Omzetbelasting (BTW)	
4.5	Prijscompensatie	
5.	Informatie	
5.1	Programma "V"	
5.2	Langs de lijn	
5.3	Informatiecentrum	
5.4	In de pers	

Bijlagen

II AUTO-ONDERDOORGANG EN BUSSTATION

- 1. Doel**
- 2. De opdracht**
- 3. Voortgang**
- 4. Scope**
- 5. Financiën**
- 6. Planning**

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 juli, augustus en september 2009.

1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het derde kwartaal van 2009:

1 juli: Gemeenteraad besluit dat bouw Noord/Zuidlijn moet doorgaan

Het derde kwartaal werd afgetrapt met het besluit van de Gemeenteraad om door te gaan met de bouw van de Noord/Zuidlijn. Op woensdagavond 1 juli schaarde een grote meerderheid van de gemeenteraad zich achter dit voorstel van het College. Een voorstel dat gebaseerd is op de adviezen van de Commissie Veerman die enkele weken daarvoor met zijn onderzoeksrapport uitkwam. Het besluit heeft onder meer tot gevolg dat de directeur van de projectorganisatie een ruimere opdracht en een ruimer mandaat krijgt. Daarnaast komt er een onafhankelijk projectcommissariaat die de projectorganisatie gevraagd en ongevraagd zal adviseren op diverse gebieden. Bovendien wordt er onderzocht of een aanpassing van de volgorde van het tunnelboren mogelijk is en welke voordelen dat oplevert. Verder komt er een 'vliegende brigade' die snel ter plaatse is bij een incident. En er worden extra maatregelen genomen om de kademuur bij het Natte Damrak te verankeren, zodat het risico van instorten bij de start van het boren verder gereduceerd wordt. Tijdens dezelfde vergadering ging de Raad ook akkoord met het voorstel voor de herstart van het uitgraven van de stations Rokin en Vijzelgracht. In algemene zin moet er per direct gewerkt worden aan het verbeteren van de uitvoering van het project, de projectorganisatie en de communicatie.

Ten aanzien van de communicatie is besloten om de afhandeling van schades onder te brengen bij de wethouder Noord/Zuidlijn. Ook is besloten het schadebureau niet onder de verantwoordelijkheid van de projectdirecteur te brengen, zoals de Commissie Veerman voorstelt, maar deze zelfstandig te houden. De verschillende schaderegelingen worden herijkt conform de aanbeveling van de commissie Veerman, die de gemeente oproept coulanter te zijn bij de schadeafhandeling in het belang van omwonenden en ondernemers. Bij bijzondere gebeurtenissen of werkzaamheden komt er specifieke en toegesneden communicatie richting bewoners met een realistisch beeld over de hinder en risico's. Een aantal formele zaken wordt nog ingevuld op dit gebied. Naar verwachting is er voor het einde van het jaar meer duidelijkheid over.

17 juli: start plaatsen vrieslansen in station Vijzelgracht

In totaal 218 vrieslansen moeten er in het station Vijzelgracht voor zorgen dat de voegen van de diepwanden in dit station bevroren. Deze maatregel moet het risico op lekkages bij het verder afgraven van het station verkleinen. In het najaar worden de lansen via een ringleiding verbonden met een enorme vrieskist, die de voegen en de grond gaat bevroren. Naar verwachting kan de vriesinstallatie in november aangezet worden.

24 juli: een bril voor de startschacht

Twee grote stalen ringen met een doorsnede van bijna zeven meter zijn de startschacht bij het Centraal Station ingehesen en vervolgens tegen de wand gemonteerd. Naast elkaar lijken de twee ringen net een enorme bril. Die bril zorgt ervoor dat bij de start van het boren geen grondwater de bouwput instroomt. Aan de binnenzijde van een brilring zijn namelijk rubberen profielen verwerkt die een waterdichte afsluiting vormen tussen de ring en de kop van de boormachine. De ringen geven ook de exacte 'richting' voor de boormachines aan.



De eerste stalen ring van de brilwand wordt geplaatst in de startschacht in het Natte Damrak. [juli]

10 augustus: start bouw schacht in de Saenredamstraat

In de Saenredamstraat wordt een betonnen schacht in de grond gebouwd. De schacht heeft een diameter van ongeveer zes meter en reikt tot 25 meter diepte. Vanuit deze schacht kan eventuele invloed op nabije panden tijdens het passeren van de tunnelboormachines direct worden gecompenseerd. Met een moeilijk woord heet dat 'compensation grouting', er wordt dan horizontaal, via lange buizen, grout (een soort cement) in de bodem geïnjecteerd. Deze techniek wordt ook toegepast in de Eerste Jacob van Campenstraat, Daniël Stalpertstraat (reeds uitgevoerd), bij de brug aan de Jozef Israëlskade, bij de Dam, de Munt en bij Industria.

19 augustus: diepzeeduiken in de Ferdinand Bol wekt belangstelling van de pers

Aan de uitnodiging om eens te komen kijken bij het onder verhoogde luchtdruk afgraven van het station Ceintuurbaan, gaf de lokale en vaderlandse pers massaal gehoor. Verdeeld in ploegen - vanwege de drukte - konden de journalisten van dichtbij bekijken hoe de laatste laag grond uit het station verwijderd wordt. Het station wordt 31 meter diep. Het uitgraven van de laatste laag gebeurt onder verhoogde luchtdruk, om de kans op lekkages en openbarsten van de putbodemp te verkleinen. Dit vraagt speciale voorzieningen (zoals een decompressietank) voor de mensen die in deze omstandigheid hun werk moeten doen. Die omstandigheid is vergelijkbaar met die van diepzeeduikers. Het belangrijkste is te voorkomen dat de werkers caissonziekte krijgen. Een intensieve medische controle is vereist alvorens er onder verhoogde luchtdruk gewerkt mag worden.



Bij het openen van de materiaalsluis in station Ceintuurbaan komt door het verschil in luchtvochtigheid en temperatuur wat stoom vrij. [aug]

24 augustus: verkeer rijdt weer over de Nieuwe Leeuwarderweg

Op maandag 24 augustus rijdt het verkeer vanuit de IJtunnel weer over de Nieuwe Leeuwarderweg naar de ringweg A10. De tunnel in Amsterdam Noord is in juli opgeleverd. Het aanbrengen van de rail infrastructuur zal later plaatsvinden. Ook de werkzaamheden aan station Buikslotermeerplein, het startpunt van de Noord/Zuidlijn, verlopen volgens planning. In het voorjaar van 2010 is ook dit station naar verwachting gereed.



Het nieuwe viaduct en het station zijn klaar. Op deze foto wordt nog gewerkt aan het wegennet en aan het laatste stukje van de tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal. Vanaf 24 augustus is alles af. Onder het viaduct ligt station Johan van Hasseltweg van de Noord/Zuidlijn. De spoorbakken zijn goed te zien aan beide zijden van het perron.

8 september: Projectcommissariaat Noord/Zuidlijn

Het College benoemt het Projectcommissariaat voor de Noord/Zuidlijn. Onafhankelijke leden zijn Prof. Dr Cees Veerman (bestuurlijke expertise en voorzitter), Prof. Drs. Ir. Han Vrijling (technische expertise) en Drs. Carl Berg (CFO fysieke sector gemeente Rotterdam, financiële expertise). Daarnaast nemen de directeurs van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer en de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht zitting in het commissariaat. Deze structuur heeft de commissie Veerman in juni geadviseerd. De gemeenteraad heeft de aanbevelingen op 1 juli overgenomen. De Commissie Veerman heeft geadviseerd de taken en bevoegdheden van de projectdirecteur te versterken. Het Projectcommissariaat adviseert op zijn beurt de projectorganisatie gevraagd en ongevraagd over de organisatie, projectbeheersing, techniek, management, communicatie, de scope en het financiële kader. Het Projectcommissariaat is een onafhankelijk adviserend instituut. Het lidmaatschap van de directeurs DIVV en DMB in het Projectcommissariaat is van belang om de gezamenlijkheid van de aanpak van dit project voor Amsterdam te onderstrepen.

8 september: verbidingsregisseur Noord/Zuidlijn gaat aan de slag

Op dezelfde dag als het Projectcommissariaat werd Arthur Verdellen als verbidingsregisseur Noord/Zuidlijn aangesteld. Verdellen zal, evenals als het Projectcommissariaat, vanuit een onafhankelijke positie opereren en maakt geen deel uit van de projectorganisatie Noord/Zuidlijn. De verbidingsregisseur heeft als taak bruggen te slaan tussen burgers, ondernemers en organisaties in stad en regio, bestuur en projectorganisatie. Niet alleen via de inzet van communicatie, maar ook door bemiddeling bij conflicten en het voorkomen ervan.

8 september: besluit methode herstart uitgraven stations Rokin en Vijzelgracht

Het College stemt definitief in met de voorgestelde methode om stations Rokin en Vijzelgracht uit te graven. De bovenste 5.000 m3 grond van station Rokin zal uitgegraven worden, nadat aan de buitenzijde van het station de diepwandvoegen (de voegen tussen de betonnen wandpanelen) preventief geïnjecteerd zijn. Vervolgens zullen als preventieve maatregel bij

beide stations de diepwandvoegen vanaf de binnenzijde van het station worden bevroren, waarna de resterende grond zal worden weggehaald.

9 september: ontruimingsoefening Ceintuurbaan als onderdeel risicocommunicatie

Een veiligheidsoefening rond het toekomstige Noord/Zuidlijn station Ceintuurbaan op 9 september verliep goed. Zowel aannemer, projectorganisatie Noord/Zuidlijn, de Dienst Werk en Inkomen, als het Okura Hotel namen op 9 september deel aan deze oefening. Ingehuurde studenten figureerden als bewoners. De rol van brandweer, politie, pers en andere diensten binnen de gemeente werd nagespeeld door daarvoor geïnstrueerde medewerkers van de projectorganisatie. De oefening maakte duidelijk dat de samenwerking tussen de projectorganisatie en de aannemer op de plaats van het incident soepel verloopt. Ook de aanhaking van het actiecentrum, dat op het hoofdkantoor van de projectorganisatie ondersteuning verleende in de informatievoorziening over het incident, ging goed. Leerpunt is de rolverdeling tussen en het contact met andere diensten van de gemeente. Tevens werd duidelijk dat het belangrijk is dat er voldoende mensen aanwezig zijn voor de begeleiding en opvang van omwonenden.

De incidenten aan de Vijzelgracht, de rapporten van de Ombudsman en het advies van de commissie Veerman hebben duidelijk gemaakt dat de manier waarop de projectorganisatie Noord/Zuidlijn is voorbereid op calamiteiten, verbeterd moet worden. Dat geldt ook voor de manier waarop de omgeving geïnformeerd en betrokken wordt. De afgelopen maanden is een nieuwe lijn ingezet. De omgeving wordt meer betrokken bij het bouwproces, er wordt open en proactief gecommuniceerd over de risico's die hieraan verbonden zijn en over de maatregelen die getroffen worden. Tegelijkertijd bereidt de projectorganisatie zichzelf en de omgeving voor in het geval er iets misgaat. Het oefenen van mogelijke noodscenario's is daarin een belangrijk onderdeel.

14 september: openbare verhoren raadsenquête

Maandag 14 september begon de enquêtecommissie Noord/Zuidlijn met de openbare verhoren van betrokkenen bij het project. Deze vonden plaats van 14 tot 29 september. Na de verhoren stelt de commissie haar rapport op om dit vervolgens zo spoedig mogelijk daarna aan de gemeenteraad aan te bieden.

De gemeenteraad heeft op 11 maart 2009 ingestemd met het houden van een raadsenquête over de voorbereiding, besluitvorming en de uitvoering van de Noord/Zuidlijn. Het voorstel werd door alle partijen in de raad onderschreven. Het onderzoek strekt zich uit over het hele proces, vanaf de eerste planvorming in de raad tot de situatie anno nu. Het doel van het raadsonderzoek is tweeledig:

- waarheidsvinding over het hele traject van voorbereiding, besluitvorming en uitvoering tot nu toe.
- Lering trekken uit het verleden en deze te vertalen in aanbevelingen aan de gemeenteraad voor grote projecten in de stad Amsterdam.

24 september: IJ-water stroomt onder Amsterdam CS

Midden onder het monumentale stationsgebouw wordt een gracht gegraven waar straks de metro doorheen zal rijden. Deze zogenaamde 'zinksleuf' is voor een deel uitgegraven en vervolgens op 24 september onder water gezet. Het water blijft in de zinksleuf staan, totdat deze helemaal is uitgediept. Dan wordt een rechtstreekse verbinding met het IJ gemaakt, zodat een tunneldeel (de feitelijke metrobus) van 130 meter lang vanaf het IJ in de sleuf gevaren kan

worden. Ligt het tunneldeel eenmaal op zijn plaats, dan zal de zinksleuf rond het tunneldeel weer met zand gevuld worden. Het invaren van het tunneldeel zal in 2010, na Sail Amsterdam, plaatsvinden.

24 september: expositie bouwhekken Centraal Station

Sinds 24 september exposeert de Amerikaanse kunstenaar Frank Shepard Fairey op de bouwhekken van de Noord/Zuidlijn op het voorplein van het Centraal Station in Amsterdam. Fairey, bij velen bekend door zijn poster "HOPE" met een afbeelding van Barack Obama, geldt als een van de meest toonaangevende street artists ter wereld.



Frank Shepard Fairey aan het werk bij Amsterdam Centraal Station

2. INHOUD/KWALITEIT

2.1 Werk in uitvoering

Noord

Station Buikslotermeerplein

Het viaduct Van Heekweg staat op het punt in gebruik te worden genomen. Aan het middelste spoorviaduct wordt volop gewerkt. De verwachting is dat de ruwbouw van het oostelijk viaduct van station Buikslotermeerplein medio februari 2010 gereed zal zijn voor asfalteren.

Station Johan van Hasseltweg

De ruwbouw van station Johan van Hasseltweg is in december 2008 opgeleverd en inmiddels aan de beheerders overgedragen. Ook het aansluitende wegenwerk is afgerond. Het stadsdeel Amsterdam-Noord legt de komende jaren de zuidelijke langzaamverkeers route aan, inclusief een nieuwe brugverbinding over het Noordhollandsch Kanaal.

Nieuwe Leeuwarderweg

De werkzaamheden aan de Nieuwe Leeuwarderweg hangen nauw samen met de bouw van de stations Buikslotermeerplein en Johan van Hasseltweg en de bijbehorende viaducten. Het verkeer rijdt bij de Van Heekweg over de nieuwe, buitenste viaducten, en langs het in aanbouw zijnde middenviaduct voor de metro. In dit meest noordelijke deel wordt de middenberm geschikt gemaakt voor de toekomstige opstelsporen van de metro. Verder wordt er druk gewerkt aan aansluiten van de diverse wegen op de Nieuwe Leeuwarderweg. Het verkeer maakt op verschillende plaatsen gebruik van tijdelijke wegverleggingen.

Tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal

De ruwbouw van de tunnel is op 10 juli conform planning opgeleverd. In het derde kwartaal heeft de aannemer opruimingswerkzaamheden uitgevoerd.

Zinktunnel IJ

Alleen de toegangsgebouwtjes van het schuivengebouw en de nooduitgangen zullen in het vierde kwartaal van 2009 geplaatst worden. Dit kon niet eerder gebeuren vanwege ruimtelijke ordening procedures. Ook zullen dan afdekplaten voor de kabelkokers - die als vluchtpaden zullen dienen - in de tunnel worden geplaatst. Nu is het wachten tot de start van de werkzaamheden voor het afzinken van de tunneldelen in het IJ.

Amsterdam Centraal Station

De Ruijterkade

In dit deel is op het niveau NAP -12.5 m een stempelraam aangebracht. Om te voorkomen dat er vervorming optreedt zijn in overleg met de adviseurs Deltares/DMB/CSO/vof SE en het adviesbureau in één hoek aanvullende preventieve maatregelen toegepast.

Stationsgebouw

De bovengrondse werkzaamheden in de Cuypershal zijn bijna afgerond. Als de metrobus na Sail 2010 is ingevaren en afgezonken, kunnen ook de openingen rond de metselwerkkolommen

worden dichtgemaakt. De aannemer blijft in elk geval tot eind 2009 het onderhoud van het transfergebied uitvoeren. Over de afbouw lopen gesprekken met ProRail.

Emplacement

Ook op het emplacement zijn de werkzaamheden boven de grond afgerond. De afbouw van de middentunnel is bij ProRail en NS in voorbereiding. De uitvoering daarvan is nog niet gestart.

Zinksleuf

Na het uitgraven van de droge zinksleuf, zijn betonnen gordingen (platen langs de muur) en twee stalen stempelramen onder het emplacement geplaatst. Het bovenste stempelraam zal op NAP -6.0 m blijven. In september is de zinksleuf onder water gezet. Er zijn drie kranen geplaatst, zodat gestart kan worden met de volgende fase, het nat uitgraven van de zinksleuf. Als de eerste laag is uitgegraven, wordt het onderste stempelraam op NAP -12.0 m geplaatst;

Voorplein

In de middeldiepe put is een diepe vloer van gewapend beton aangebracht. De diepe put is in het derde kwartaal zonder problemen of incidenten tot NAP -8.0 m uitgegraven. Er zijn meerdere diepwandvoegen preventief geïnjecteerd en op een enkele plek is een staalplaat bevestigd, zoals het protocol voorschrijft. Aansluitend is gestart met de uitvoering van het betonnen - tijdelijke - stempelraam op NAP -7.5 m.



Ge Dubbelman/Hollandse Hoogte 2009
Het betonnen stempelraam onder het voorplein

Op grond van adviezen van Deltares is door de projectorganisatie besloten om bij negen diepwandvoegen bij het Voorplein een extra preventieve maatregel uit te voeren.

Caissons Damrak en Open Havenfront

Aangezien besloten is om caisson 2 pas te bouwen nadat het boorproces vanuit caisson 1 is afgerond, zijn de uitvoeringswerkzaamheden per 1 juli opgeschort. De ruimte op brug 326, de ruimte boven bouwkuip 2 en de ruimte van het laad- en losplatform zijn overgedragen aan het boorcontract om het boren voor te bereiden.

Diepe stations

Station Rokin

De afsluitende Expertmeeting over het vriezen - eind augustus - bevestigde de juiste koers. Er is consensus bereikt om de werkzaamheden voort te zetten op basis van de gepresenteerde vriescriteria. De bovenste 5.000 m3 grond wordt uitgegraven met injecties van buitenaf achter de diepwandvoegen als extra preventieve maatregel om eventuele lekkages te voorkomen. De voorbereidingen hiervoor zijn inmiddels bijna afgerond, zodat op korte termijn gestart kan worden met de werkzaamheden.

Station Vijzelgracht

Ook voor Vijzelgracht gelden de conclusies van de Expertmeeting, dus ook hier kunnen de werkzaamheden worden voortgezet op basis van de genoemde vriescriteria. In de afgelopen periode is er bij station Vijzelgracht uitgebreid overleg geweest met de omwonenden over de locatie van de vriesinstallatie. In goed overleg is besloten de vriesinstallatie onderdaks te plaatsen. In station Vijzelgracht is het boren van de vrieslansen aan de binnenzijde van de diepwandvoegen half juli van start gegaan.

Station Ceintuurbaan

Na vele maanden van voorbereiding en testen is in station Ceintuurbaan het uitgraven tot het diepste niveau van de Noord/Zuidlijn (ca 31,5 meter, onder verhoogde luchtdruk) begin augustus van start gegaan. Hierbij is de volgorde van het graven gewijzigd om de risico's verder te reduceren. Eind september waren 3 moten (circa 60 meter) uitgegraven. De aannemer is bezig met het vlechten van het betonijzer van de uiteindelijke vloer waarna in november de eerste betonstort zal plaatsvinden.

Boortunnel

Boorproces

Na het verankeren van de kademuur van het Natte Damrak zal het boorproces vanuit de startschacht naar verwachting in het eerste kwartaal 2010 beginnen.

De versteviging van brug 404 over het Amstelkanaal verloopt volgens planning. Naar verwachting kan de brug weer in gebruik worden genomen voor eind 2009.

De voorbereidingen voor de start van het boorproces zijn in volle gang. Overleg met de omgevingspartijen en autoriteiten over het transport en de montage van de tunnelboormachines verloopt voorspoedig. Volgens de huidige planning komen vanaf november de eerste onderdelen van de tunnelboormachines naar Amsterdam voor montage in de startschacht (caisson 1). Op 7 juli is de werktijdenonthefing voor het boorproces verleend.

De opbouw van de betonietscheidingsinstallatie op het platform in het IJ is in de afgelopen periode bijna afgerond. Verder moet nog de onderbouw van brug 326 worden aangepast om als werkterrein te dienen. De uitvoering van deze maatregelen zullen voor de start van het boorproces afgerond zijn.

Mitigerende maatregelen en nooduitgangen

In Stadsdeel Oud-Zuid zijn de werkzaamheden bij de Jozef Israëlskade in volle gang. De aannemer brengt lansen aan voor de mitigerende maatregelen onder de fundering van brug 404. De verwachting is dat het werk in 2009 afgerond worden. In de Saenredamstraat is men

op 10 augustus begonnen met het werkterrein. In het 4e kwartaal zal ook hier een schacht van circa 25 meter diep worden gemaakt voor de preventieve mitigerende maatregelen.

Zuid

Europaplein

Een groot deel van het station is gereed. Een stuk bij de A10 en bij het parkeerdek van de Rai moet nog worden afgerond. In januari 2010 wordt het werk volgens planning afgerond, met uitzondering van de eindschacht. Deze wordt afgerond nadat de tunnelboormachines hun werk hebben gedaan.

Kruising A10

Tijdens de buitendienststelling van afgelopen zomer in Zuid zijn de damwanden bij de A10 verder hersteld. De resterende werkzaamheden zullen naar verwachting doorlopen tot medio 2010. De definitieve omvang en locatie van het Sein- en Electrahuis dienen finaal nog bepaald te worden in afstemming met projectbureau Zuidas.

Baanvak A10 en Station WTC

Op enkele restwerkzaamheden na zijn alle voorziene werkzaamheden in de zeven weken buitendienststellingsperiode uitgevoerd. De restpunten zullen in de komende periode worden afgerond. De overige werkzaamheden bij de Minerva-as, Parnassusweg en Beethovenstraat verlopen volgens planning.

Transporttechniek en Afbouw

In afwachting van het besluit over een mogelijk gewijzigde boorrichting voor het project, is de start van de aanbesteding uitgesteld naar begin 2010.

2.2 Voorbereiding exploitatie vervoerssysteem Noord/Zuidlijn

De voorbereidingen voor het in exploitatie nemen van de Noord/Zuidlijn gebeurt in nauwe samenwerking met projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System). AMSYS is in 2007 opgericht om een aantal exploitatieve zaken die (deels) niet in de scope van de Noord/Zuidlijn zaten voor te bereiden, in combinatie met het vernieuwen van dezelfde voorzieningen voor het bestaande metronet. Door deze aanpak kan de Noord/Zuidlijn gaan functioneren als integraal onderdeel van het Amsterdamse metronet.

De voornaamste taken van AMSYS zijn:

- Aanschaf van nieuwe metrotreinen voor de bestaande metro (serie M5) en voor de Noord/Zuidlijn (serie M6). Hieraan is gekoppeld de voorbereiding en realisatie van overige exploitatievoorzieningen, waaronder de onderhoudswerkplaats en opstelvoorzieningen voor de metrotreinen;
- Aanschaf van nieuwe systemen voor treinbeveiliging en –sturing voor de bestaande metro en voor de Noord/Zuidlijn;
- Exploitatieve zaken die eveneens een relatie hebben met het bestaande net, zoals systemen voor de OV chipcard, passagiersinformatie en sociale veiligheid.

In het derde kwartaal van 2009 is een protocol opgesteld waarin de verhouding tussen AMSYS en de Noord/Zuidlijn wordt geregeld. De hoofdlijn hiervan is dat AMSYS zal functioneren als toeleverancier aan de Noord/Zuidlijn voor de bovengenoemde onderwerpen, omdat de Projectorganisatie Noord/Zuidlijn integraal verantwoordelijk is voor het opleveren van de lijn als werkend vervoersysteem.

De samenwerking tussen projectbureaus Noord/Zuidlijn en AMSYS vindt plaats onder leiding van de Stuurgroep NAMZ, waarin op directieniveau besluiten worden voorbereid, besproken en vastgesteld. De Stuurgroep wordt ondersteund door werkgroepen voor o.m. integrale Planning, PvE/Scope, Afbouw en Logistiek.

De stand van zaken van de belangrijkste onderwerpen per Q3-2009 zijn:

- *Integraal Programma van Eisen voor het Operationeel Systeem Noord/Zuidlijn*
Omdat het vervoerssysteem Noord/Zuidlijn een onderdeel wordt van het Amsterdamse metronetwerk, moet het Programma van Eisen van de Noord/Zuidlijn passen binnen de eisen die aan het gehele netwerk worden gesteld. Het bleek dat er geen actuele versie is van het Integrale Programma van Eisen voor het gehele metrosysteem, aangepast aan de huidige inzichten. AMSYS heeft de taak op zich genomen dit geactualiseerde Integrale Programma van Eisen op te stellen. In het derde kwartaal van 2009 zijn hierin belangrijke vorderingen gemaakt zodat dit in het vierde kwartaal kan worden afgerond. Vervolgens zal het Programma van Eisen voor de Noord/Zuidlijn hieraan worden getoetst.
- *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. In september is op grond van de aanbiedingen in de derde fase van dit aanbestedingsproces (de z.g. Beste and Final Offers) van drie gegadigden de z.g. preferred bidder geselecteerd. Indien de onderhandelingen met deze aanbieder gunstig verlopen kan nog voor eind 2009 de leverancier van de metrotreinen bekend zijn.
- *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. In het tweede kwartaal heeft de Gemeente ingestemd met een adviesaanvraag van de Stadsregio, voor een principiële keus voor een automatische Metro. De opdracht is om in 2010 de definitieve go/no go beslissing hieromtrent voor te bereiden. De offerte-uitvraag (request for proposal) is voorzien eind 2009.
- *Exploatievoorzieningen in en rond de stations*
Er is een inventarisatie gemaakt van noodzakelijke en gewenste exploitatie- voorzieningen 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). AMSYS neemt om deze reden deel aan de overleggen omtrent de afbouw van de stations.
- *Overige systemen*
In het kader van de aanscherping van de relatie tussen AMSYS en NoordZuidlijn zijn de raakvlakken in kaart gebracht tussen beide organisaties op het gebied van de

ondersteunende systemen. Te denken hierbij aan bijv. camerasystemen, passagiersinformatie, en telecommunicatie. Vastgesteld is dat het verstandig is de basisvoorzieningen hiervoor mee te nemen in de afbouwcontracten, maar dat een verdere invulling van hard- en software pas plaats moet vinden in de laatste jaren voor oplevering van de Noord/Zuidlijn. In dat geval kan worden aangesloten bij de laatste ontwikkelingen op dit gebied die, zoals bekend, zeer snel gaan.

- **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. Onderzocht wordt of extra maatregelen nog kunnen worden meegenomen in de (af)bouw van de stations.

2.3 Omgevingsprojecten

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.

Algemeen

Op een groot aantal plaatsen in de stad langs het boortracé is Liander (voorheen Nuon) voornemens om haar gasleidingen te vervangen. Er vindt samen met Stadsdeel Centrum overleg plaats over de locaties, de afstemming met de werkzaamheden Noord/Zuidlijn en de hinder voor de omgeving.

Noord

De afbouw van de Noord/Zuidlijn en de bouw van het ROC bij het Buikslotermeerplein in Noord overlappen elkaar op een aantal punten; deze worden momenteel op elkaar afgestemd.

Centrum/Centraal Station

Nabij het Centraal Station vinden in 2010 veel verschillende werkzaamheden plaats. Er wordt een nieuwe brug gebouwd tussen het Oosterdokseiland en de Pr. Hendrikkade. In dezelfde buurt moeten voor de Noord/Zuidlijn leidingen worden gelegd. Ook worden hier vlakbij de grootste elementen van de tunnelboormachine aangevoerd. In de zomer wordt er bovendien een waterkering in de huidige metrotunnel ingehesen.

Oud Zuid

Ook in Stadsdeel Oud Zuid staan voor 2010 veel verschillende werkzaamheden gepland, zoals het vervanging van het tramspoor in de Ferdinand Bolstraat (tussen de Stadhouderskade en de Albert Cuypstraat), het vernieuwen van een rioolgemaal in de Albert Cuypstraat, het vervangen van het railkruis op de kruising Ceintuurbaan / Ferdinand Bolstraat en de herinrichting van de Ceintuurbaan met de brug over de Boerenwetering. Belangrijk aandachtspunt bij het uitvoeren van deze werkzaamheden is natuurlijk de bereikbaarheid en de hinder voor de buurt.

Zuideramstel

De komende jaren gaat Prorail de spoorlijn tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad verdubbelen (ook wel OV-SAAL genoemd). Hiervoor moeten verschillende viaducten worden gebouwd, bijvoorbeeld over de Beethovenstraat en de Europaboulevard. Hiervoor is werkterrein nodig. Ook de Noord/Zuidlijn is op zoek naar extra werkterrein om straks te kunnen boren vanaf het Scheldeplein. Bovendien vinden er in de Zuidas allerlei ontwikkelingen plaats. Daarom is er overleg tussen deze partijen om tot een goede verdeling van de werkterreinen te komen

2.4 Veiligheid en gezondheid

Op 15 juli 2009 heeft zich helaas een dodelijk ongeval voorgedaan bij station Zuid. Een werknemer van een onderaannemer begaf zich op een metrospoor dat in dienst was en is hierbij aangereden. Zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat, als de Arbeidsinspectie hebben naar het ongeval een onderzoek ingesteld. Op basis van de bij de Noord/Zuidlijn beschikbare informatie blijkt dat het slachtoffer kortdurende werkzaamheden op het baanvak heeft verricht zonder dat daar toestemming voor was. Voor het verrichten van werkzaamheden op dit baanvak waren geen veiligheidsmaatregelen genomen zoals die in de plannen zijn beschreven. Om onduidelijke redenen heeft de medewerker de metro niet zien aankomen en is hij hierdoor geraakt.

2.5 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking

Er hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het definitief 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 Projectplanning

De lekkages in de bouwput van station Vijzelgracht in 2008 hebben een dusdanige impact op het bouwproces van de Noord/Zuidlijn gehad, dat in januari 2009 een herziene versie van de planning is opgesteld. Deze is vervolgens bestuurlijk vastgesteld. Deze planning gaat uit van de start van de exploitatie oktober 2017.

In het derde kwartaal is een aantal onzekerheden in de planning weggenomen. Zo is er een besluit genomen over de methode van ontgraven van stations Rokin en Vijzelgracht. Ook zijn voor deze stations de voorbereidende werkzaamheden opgestart voor herstel en het verder ontgraven. Eveneens is gestart met het onder verhoogde luchtdruk ontgraven van station Ceintuurbaan.

Bij de start van het inboren van de vrieslansen in juli is bij station Vijzelgracht enige vertraging ontstaan. Daarnaast is de theoretische vriesduur met enkele weken toegenomen als gevolg van de uitkomsten van de afsluitende Expertmeeting en de daaraan vooraf uitgevoerde proeven. Hangende de definitieve besluitneming en daarop volgende uitwerking van een mogelijke gewijzigde boorrichting blijft de start exploitatie datum ongewijzigd.

Onderzoek gewijzigde boorrichting

In de afgelopen zomermaanden is intensief onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven voor het boren vanuit twee richtingen. Het onderzoek is verricht in nauwe samenwerking tussen de aannemers Saturn en Bögl, de projectorganisatie Noord/Zuidlijn, het adviesbureau en een aantal externe deskundigen. De resultaten van dit onderzoek zijn beoordeeld door de technische commissie Veerman. De eventuele gevolgen voor de omgeving in Zuid zijn op 24 augustus en 3 september besproken met omwonenden. De projectorganisatie stelt voor om vanuit twee richtingen te boren. Het boren begint dan in 1e kwartaal van 2010 vanuit de bestaande startschacht bij Amsterdams CS. De boor wordt vervolgens 'geparkeerd' in station Rokin, waar het schild van de boor achter gelaten wordt. Daarna wordt op precies dezelfde manier de tweede tunnelbuis geboord. Vervolgens wordt de boorlogistiek verplaatst naar Zuid. Daar is dan inmiddels de eindschacht op het Scheldeplein omgebouwd tot startschacht. Vanuit die schacht wordt geboord tot aan station Rokin.

Het voorstel is in het Projectcommissariaat Noord/Zuidlijn behandeld en met een positief advies voorgelegd ter besluit aan het College.

3.2 Bestuurlijke besluitvorming

Zoals ook al in § 1.2 werd beschreven besloot de gemeenteraad op 1 juli dat de bouw van de Noord/Zuidlijn moet doorgaan. Daarbij moeten de nodige verbeteringen op het gebied van de uitvoering van het project, de projectorganisatie en de communicatie worden doorgevoerd. Bovendien wordt er – zoals hierboven beschreven - onderzocht of een aanpassing van de volgorde van het tunnelboren mogelijk is en welke voordelen dat oplevert.

Op 8 september benoemde het College het Projectcommissariaat voor de Noord/Zuidlijn met als onafhankelijke leden: Prof. Dr Cees Veerman (bestuurlijke expertise en voorzitter), Prof. Drs. Ir. Han Vrijling (technische expertise) en Drs. Carl Berg (CFO fysieke sector gemeente

- 17 -

Rotterdam, financiële expertise). Daarnaast nemen de directeuren van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer en de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht zitting in het commissariaat. Het Projectcommissariaat adviseert de projectorganisatie en de Wethouder gevraagd en ongevraagd. Het Projectcommissariaat is een onafhankelijk adviserend instituut.

Op dezelfde dag als het Projectcommissariaat werd Arthur Verdellen als verbindingsregisseur Noord/Zuidlijn aangesteld. Verdellen zal net als het Projectcommissariaat vanuit een onafhankelijke positie opereren en maakt geen deel uit van de projectorganisatie Noord/Zuidlijn. De verbindingsregisseur heeft als taak bruggen te slaan tussen burgers, ondernemers en organisaties in stad en regio, bestuur en projectorganisatie. Niet alleen via de inzet van communicatie, maar ook door bemiddeling bij conflicten en het voorkomen ervan. Tijdens dezelfde vergadering ging het College ook akkoord met het voorstel om het uitgraven van de stations Rokin en Vijzelgracht weer op te pakken.

3.3 Belangrijkste risico's en onzekerheden

(alsnog) onder luchtdruk de laatste laag van station Vijzelgracht moeten uitgraven

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. De pompproef is inmiddels uitgevoerd. De concept-resultaten zijn positief. De definitieve resultaten worden op dit moment besproken..

Boorproces

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 van de meest kritieke tracédelen in de Pijp een hotelbon van twee nachten aan te bieden als er onder hun huis wordt geboord. Alhoewel de kans uiterst klein is dat er iets gebeurt, kan de projectorganisatie zich voorstellen dat bewoners de nacht elders willen doorbrengen. Als gebaar krijgen zij de hotelbon, die ze overigens ook op een ander tijdstip morgen gebruiken.
- *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

- 18 -

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. Afgelopen periode is besloten om de walmuur te verankeren. Hierdoor is dit risico sterk verkleind.

- *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. Nadere analyse en overleg met deskundigen heeft duidelijk gemaakt dat een 'dichtblok' bij stations niet noodzakelijk is. De procedures ten aanzien van de stationspassages worden zorgvuldig 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 zakkingen 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 acht locaties (waaronder Munttoren en Bijenkorf) de fundering 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. In de afgelopen periode is een werktijdenonthefing verleend, waardoor dit risico sterk is afgenomen.

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. 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. In de afgelopen periode zijn, in het kader van het onderzoek naar een gewijzigde boorrichting, de raakvlakken uitvoerig met de aannemers van de boortunnel en de diepe stations behandeld. Dit krijgt in de komende periode nog een vervolg.

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 de projectorganisatie Noord/Zuidlijn (aanleg) en het bureau AMSYS (exploitatie).

Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg)

Er bestaat een zeer kleine kans dat er zich een aantal incidenten kunnen voordoen ondanks de reeds genomen beheersmaatregelen. Enkele voorbeelden zijn het aanvaringsrisico tijdens het afzinken van de tunnelementen in het IJ, het opbarsten van de bodem bij station Ceintuurbaan ondanks het toepassen van verhoogde luchtdruk, het aantreffen van grote obstakels in de ondergrond tijdens het boorproces, het bezwijken van het hoofdlager van de tunnelboormachine en brand tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden. De projectorganisatie schenkt grote aandacht aan het voorkomen van dergelijke incidenten.

4. FINANCIËN

4.1 Budgetcijfers

Het schematisch overzicht ziet er als volgt uit:

Tabel 1: Budgetcijfers projectkosten en bijdragen

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q1/2009</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Mutatie overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q2/2009</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Budget Q3/2009</i>
	<i>pp 2008</i>			<i>pp 2009</i>	<i>correctie</i>	<i>pp 2009</i>
Projectkosten						
Bouw	1.838,8	30,9	32,2	1.901,9		1.901,9
Bijkomend	117,2	1,9		119,1		119,1
VAT	432,8	5,8		438,6		438,6
Beheersmaatregelen	25,0	0,8		25,8		25,8
Totaal excl. risicofonds	2.413,8	39,4	32,2	2.485,4		2.485,4
Risicofonds	171,9	5,1	-/-32,2	144,8		144,8
Totaal incl. risicofonds	2.585,7	44,5	0	2.630,2		2.630,2
Projectbijdragen						
Rijk	1.113,0	11,8		1.124,8	0,6	1.125,4
Regio	119,0	0,5		119,5		119,5
Parkeergarages	53,4	1,6		55,0		55,0
Gemeente excl. Risicofonds	1.128,4	25,5	32,2	1.186,1	-/- 0,6	1.185,5
Totaal excl. risicofonds	2.413,8	39,4	32,2	2.485,4	0,0	2.485,4
Risicofonds	171,9	5,1	-/-32,2	144,8		144,8
Totaal incl. risicofonds	2.585,7	44,5	0	2.630,2		2.630,2

De Raad heeft nog geen besluit genomen ten aanzien van de financiering van extra financiële middelen (ruim € 500 miljoen) zoals door de commissie Veerman is geadviseerd.

Tabel 2: Gemeentelijk aandeel

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q1/2009</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Mutatie overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q2/2009</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Budget Q3/2009</i>
	<i>Pp 2008</i>			<i>pp 2009</i>	<i>correctie</i>	<i>pp 2009</i>
Gemeentelijk aandeel						
Gemeente excl. Risicofonds	1.128,4	25,5	32,2	1.186,1	-/- 0,6	1.185,5
Risicofonds	171,9	5,1	-/- 32,2	144,8		144,8
Gemeente incl. risicofonds	1.300,3	30,6	0,0	1.330,9	-/- 0,6	1.330,3

Het gemeentelijke aandeel in de projectkosten bedraagt 1.185,5 miljoen tegen prijspeil 2009 en exclusief het resterende risicofonds. De opstelling van het gemeentelijk aandeel inclusief het risicofonds bedraagt € 1.330,3 miljoen:

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>	Q2/2009	Q3/2009	Wijziging
Verplicht	1.565,4	1.596,6	31,2
Betaald	1.248,8	1.298,4	49,6
Ontvangen rijkssubsidie	611,0	624,4	13,4
Ontvangen bijdragen	67,6	67,8	0,2

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het derde kwartaal van 2009 is voor 13,4 mln aan betalingen van het rijk ontvangen, en daarnaast 0.2 mln van Regionet.

4.3 Mijlpalen

In het voortgangsoverleg per kwartaal tussen Rijkswaterstaat en de Projectorganisatie 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 derde kwartaal van 2009 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 9, Tracédelen 12-17, definitieve weg geasfalteerd (zuidelijk deel : tussen IJtunnel en van Hasseltweg),
- Mijlpaal 19, Tracédeel 16, betonwerk fase 2 gereed,
- Mijlpaal 37, Tracédeel 25 CS, droge ontgraving zinksleuf gereed, beide stempelramen aangebracht,
- Mijlpaal 148, Tracédeel 55, vloer, wand en dak ter hoogte van inrit parkeergarage RAI 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-aftrekbaar 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 in breder verband tussen SRA en het Rijk gaande. Dit betekent voor het overleg over de prijscompensatie vanaf 2004 een pas op de plaats.

5. INFORMATIE

5.1 Programma “V”

Het programmateam “V” is in het afgelopen kwartaal opgeheven. Alle nog openstaande acties lopen mee met de vertaling van de adviezen van Veerman en zijn onderdeel van de reguliere werkprocessen van de Noord/Zuidlijn geworden.

5.2 Langs de lijn

Amsterdam-Noord

Vanwege het afnemen van de werkzaamheden en dus ook de impact op de omgeving is de frequentie van algemene informatiebrieven in Noord sterk afgenomen. Er is een brief verstuurd over de aanvang van de zomerwerkzaamheden. Ook is er via de website en een persbericht aandacht besteed aan het gereed komen van de ruwbouw van station Van Hasseltweg. Iedere derde dinsdag van de maand kunnen ondernemers en bewoners van Amsterdam-Noord terecht op een inloopsprekkuur in de directieket van de Noord/Zuidlijn op sportcomplex Elzenhagen.

Stationseiland/Damrak

Dit kwartaal ontvingen bewoners en ondernemers een gebundelde informatiebrief over het Stationseiland voor juli en augustus en een informatiebrief voor september. In september kwam ook de nieuwsbrief uit. 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. Er vond een overleg plaats met de ondernemers van het Noord-Zuidhollands Koffiehuis over de bouwwerkzaamheden op het stationseiland. Dit kwartaal zijn twee extra informatiebrieven verzonden. Één informatiebrief is verstuurd in de omgeving van de Oosterdokskade. De andere brief langs het boortracé Damrak/Rokin. Verder is er één nieuwsbrief Tunnelboren verschenen. In september heeft de Informatiemarkt tunnelboren Damrak-Rokin plaatsgevonden. Er vonden twee 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. Naast het overleg met de bewoners Natte Damrak heeft specifiek omgevingsoverleg plaatsgevonden met de rederijen in het Natte Damrak en met monumentenverenigingen. Een groot aantal groepen en delegaties heeft in het afgelopen kwartaal een bezoek gebracht aan de zinksleuf onder Amsterdam CS. Dit vaak in combinatie met een kijkje in de bouwput in het voorplein van CS. Ook de pers toonde veel belangstelling voor zowel het afgraven van de zinksleuf als het daarna onder water zetten ervan.



Rokin

De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Belangrijke onderwerpen waren de voorbereidingen voor het bevriezen van de diepwandvoegen, het veilig verwijderen van het noordelijk gelegen zandpakket, de standzekerheid van panden aan het Rokin en het aan te leggen uitkijkpunt. Er werden drie vierwekelijkse overzichten verspreid.

Op 23 september is gestart met voorbereidingen voor het injecteren van de grond aan de buitenkant van de stationswanden op de rode loper (zie paragraaf 2.1). Een medewerker van de projectorganisatie is persoonlijk langsgegaan bij ondernemers van panden 36 t/m 64 om toelichting te geven over de voorgenomen werkzaamheden. In dit kader is ook een extra buurtoverleg (BCU) georganiseerd op 8 september.

Vijzelgracht

De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Er werden in totaal 6 informatiebrieven verspreid. Een cruciale kwestie dit kwartaal had te maken met het vriezen van de voegen van de damwanden. Het is mogelijk om van buitenaf te vriezen, maar dat geeft veel meer overlast voor de omgeving. Alle installaties staan dan boven op straat en de weg ligt langdurig open. De omwonenden werden betrokken bij het bepalen van de locatie van de vriesinstallatie: boven het maaiveld of 'onderdaks'. In diverse bijeenkomsten zijn de bewoners van de Vijzelgracht voorgelicht over aspecten als zicht (wat staat er allemaal voor apparatuur op straat?), geluid en verkeersveiligheid. Uiteindelijk is er voor gekozen om alles onderdaks te plaatsen aan de zuidkant (bij het Weteringplantsoen) van de bouwput.



Inhijzen van de vriesinstallatie aan de Vijzelgracht

Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met enige regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Dat werk betrof vooral de voorbereidingen voor de volgende fase van het uitgraven van het station en de start van deze werkzaamheden op 10 augustus. Er is in het derde kwartaal 1 maal overleg geweest met de Bewonersvereniging F.Bolstraat waarin de werkzaamheden en de start van de nieuwe fase centraal stonden. In augustus zijn de ramen langs het gehele bouwterrein gelapt. Er zijn in het derde kwartaal verder geen middelen uit het Fonds Leefbaarheid ingezet ten behoeve van individuele bewoners. Wel heeft de Noord/Zuidlijn bijgedragen in diverse buurtinitiatieven zoals het nazomerfestival en het Gerard Dou culinair.

Europaplein

Bewoners en ondernemers in de directe omgeving ontvingen elke vier weken een overzicht van de werkzaamheden. De Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal twee keer bijeen. Belangrijk punt naast de voortgang van het werk was het inrichtingsplan voor het Europaplein en specifiek de aanplant van de bomen. Daarmee samenhangend is in de BCU het mogelijk boren van de Noord/Zuidlijn tunnels vanaf het Europaplein besproken. Dit punt is als vast agendapunt in de BCU opgenomen. Om de buurt niet te verrassen met een definitief besluit in het najaar is ervoor gekozen vroegtijdig in gesprek te gaan over onderzoek naar het boren in twee richtingen. Die aangepast boorvolgorde heeft voor de omgeving Europaplein/Scheldeplein de nodige gevolgen. In augustus en september zijn er informatiebijeenkomsten georganiseerd waarin de achtergronden en de consequenties toegelicht zijn.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Eén ondernemer uit de Daniël Stalpertstraat maakt nog steeds gebruik van de aangeboden alternatieve werkruimte. Voor een bewoner in de Saenredamstraat zijn geluidwerende maatregelen getroffen. Bij diverse andere bewoners in de Saenredamstraat zijn, om uiteenlopende redenen, huisbezoeken afgelegd waarbij voor een aantal van hen een passende oplossing is gevonden. *<wordt nog aangevuld met tekst over de ondernemersvereniging Ferdinand Bol en 1^e Jacob van Campenstraat>*

<Foto Taartman>

5.3 Informatiecentrum

Bezoekersaantallen

In het derde kwartaal kwamen 8.296 bezoekers naar Stationsplein 7. Daarvan kwamen 2.098 mensen met een groepsbezoek, 4.002 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen en 2.196 bezoekers hadden een andere informatievraag (VVV/OV). Er werden in het informatiecentrum in het derde kwartaal 102 rondleidingen en 13 lezingen gegeven. In totaal 17 groepen combineerden een rondleiding met een bouwplaatsbezoek.

Thema-avond

Op 30 september was er een thema-avond met als thema Tunnelboren. Deze avond werd door 70 personen bezocht. De reacties na afloop waren zeer positief; men vond het een verhelderend verhaal.

Maquette

In het informatiecentrum is de maquette van de Noord/Zuidlijn aangepast. Sinds kort zijn er led-lampjes op de luchtfoto toegevoegd. Deze lampjes geven weer wat de status is van het project, wat er al af is en wat er nog afgemaakt moet worden. Het nu nog te boren tracé door de binnenstad is met rode lampjes aangegeven. Als straks de tunnelboormachine gaat starten met boren, is precies aan de lampjes zien waar deze zich bevindt: de rode lampjes worden dan vervangen door groene.

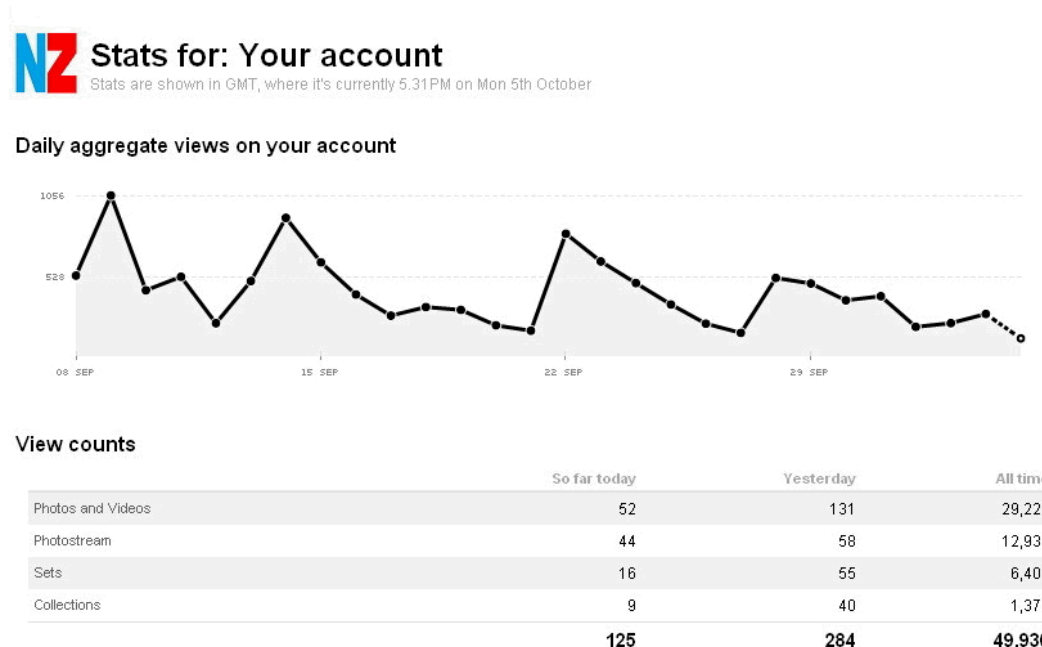
5.4 Website

10% stijging bezoekers vergeleken met 3^e kwartaal 2008

In het derde kwartaal van 2009 werd de website van de Noord/Zuidlijn in totaal 22.678 keer bezocht, een toename van 10% ten opzichte van het derde kwartaal van 2008. De raadsenquête Noord/Zuidlijn zorgde van 14-29 september voor veel bezoekers. De best bezochte pagina's zijn naast de homepage, het overzicht van de stations/bouwlocaties en de foto- en videopagina.

YouTube en Flickr

Vanaf februari 2009 is de Noord/Zuidlijn gestart met het voeden van de sociale netwerken Flickr (foto's) en Youtube (video's). De resultaten zijn tot nu toe zeer bemoedigend. Zonder promotie worden de netwerken veelvuldig bezocht. Sinds februari zijn de video's van de Noord/Zuidlijn 25.965 op YouTube bekeken. Meest populaire video: virtuele metrorit Noord/Zuidlijn: 2514 keer bekeken. Op Flickr zijn de foto's van de Noord/Zuidlijn sinds februari 49.930 keer bekeken. Meest populaire foto is een luchtfoto Station Buikslotermeerplein: 567 keer bekeken. Interessant om te zien is dat het gebruik van de netwerken YouTube en Flickr meebewegen met de media-aandacht voor de Noord/Zuidlijn. Elke piek in media-aandacht resulteert direct in een piek op YouTube en Flickr (zie YouTube en Flickr statistieken). Ter illustratie: Bij Flickr zijn de bekendmaking van het projectcommissariaat op 10 september, de start van de Raadsenquête Noord/Zuidlijn op 14 september, en de expositie van de Amerikaanse kunstenaar Frank Shepard Fairey op de bouwhekken op Amsterdam CS duidelijk in de pieken terug te vinden. YouTube registreert veel bezoek tijdens de start van de Raadsenquête en op de slotdag met het verhoor van burgemeester Cohen. Ook het persbezoek op 1 september aan de zinksleuf onder Amsterdam CS is in een piek terug te zien.



Statistieken Flickr September 2009

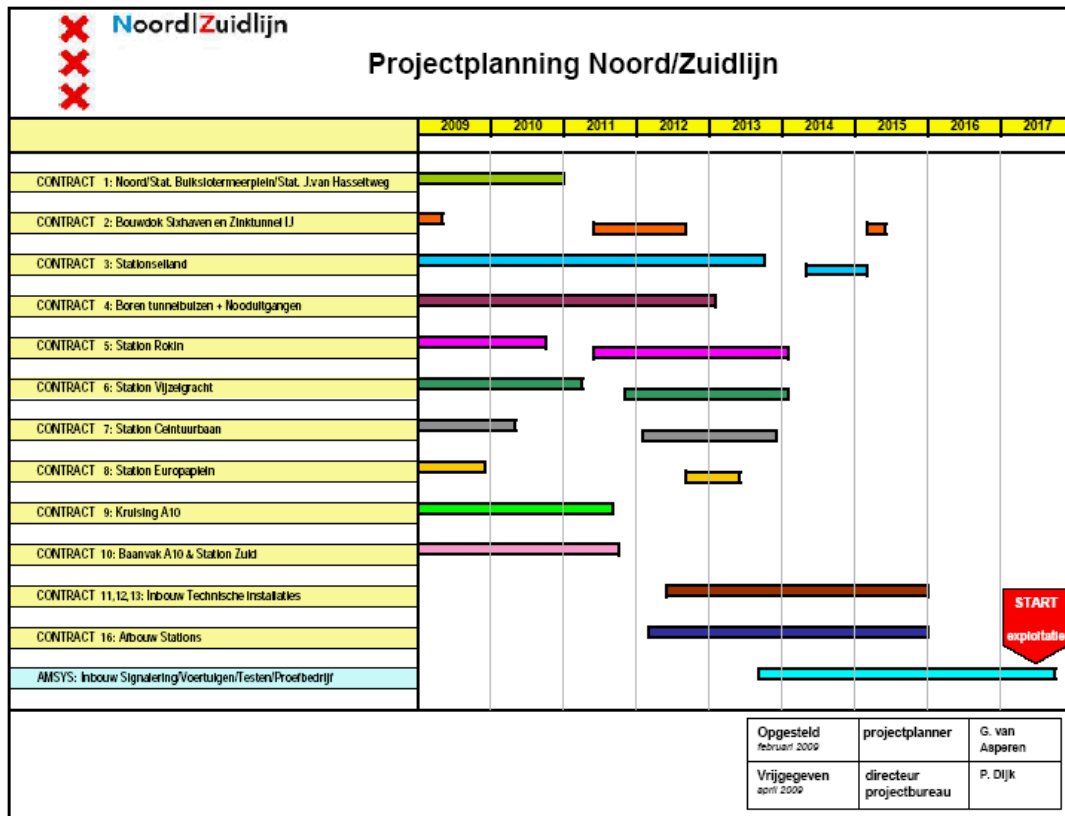
5.5 In de pers

De media berichtten dit kwartaal over verschillende onderwerpen rondom de Noord/Zuidlijn. Het Raadsbesluit om door te gaan met de Noord/Zuidlijn kreeg veel aandacht. Dat gold ook voor de persbijeenkomst over het onder verhoogde luchtdruk afgraven van het station Ceintuurbaan. Vervolgens kwam het afgraven en onder water zetten van de zinksleuf relatief breed in de media.

De eerste paar dagen van de openbare verhoren van de Raadsenquête over de Noord/Zuidlijn kregen veel aandacht. Die zakte naarmate de week vorderde al snel, om zo nu en dan nog even te pieken bij de verhoren van Geert Dales, Tjeerd Herrema en burgemeester Cohen.

BIJLAGEN

1: Projectplanning per 1 januari 2009



BIJLAGE 2: Stand van zaken vergunningen per 1 oktober 2009

1 Aangevraagde vergunningen

- Walmuur Damrak
De walmuur bij het Natte Damrak is tijdens het boorproces een mogelijk risico gezien de reeds jarenlange gestage verplaatsing in zowel horizontale als verticale richting die plaatsvindt. Ter voorbereiding op de uitvoering van het boorproces moet de walmuur bij het Natte Damrak daarom worden verstevigd. Op 23 juli 2009 is hiervoor een bouwaanvraag ingediend.
- Bouwaanvraag 1e Jacob van Campenstraat
Door de beperkte ruimte in de 1e Jacob van Campenstraat is in samenwerking met stadsdeel Oud-zuid besloten het werkterrein voor de bouw van de schacht voor de mitigerende maatregelen langs de gevel van het pand aan de 1e Jacob van Campenstraat 59 te laten lopen. Hierdoor moet de toegang tot het pand tijdelijk worden verplaatst naar de Ferdinand Bolstraat. Hiervoor is op 11 september 2009 een bouwaanvraag ingediend.
Voor het werkterrein is zowel een opbreekvergunning aangevraagd en verleend als een verkeersbesluit genomen in verband met de gewijzigde verkeerssituatie ter plaatse. Tegen beide vergunningen is bezwaar ingediend en is een voorlopige voorziening gevraagd bij de rechtbank.
- Nooduitgang Churchillaan, boortunnel
De nooduitgang Churchillaan was aanvankelijk zodanig ontworpen dat de twee tunnels horizontaal werden verbonden met één schacht/nooduitgang. Door een aanpassing van het tunnelalignement, is deze horizontale verbinding niet meer mogelijk. Door de bouw van een 2e nooduitgang aan de oostzijde van de Churchillaan wordt dit probleem opgelost. Daarnaast wordt de nooduitgang aan de westzijde enkele meters verplaatst ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp, vanwege de optimalisatie van het bouwterrein. Voor de verplaatsing van de bestaande en de bouw van een extra nooduitgang is op 9 september 2009 een bouwaanvraag ingediend.
- Bouw stijgpunt Noord/Zuidlijn station Zuid/WTC Beethovenstraat
Op 7 juli 2009 is een bouwaanvraag ingediend voor de realisatie van een stijgpunt ter hoogte van de Beethovenstraat, naar het toekomstige Noord/Zuidlijn perron op station Zuid/WTC. De vergunning is 29 september 2009 verleend. Bezwaar is mogelijk tot 10 november 2009.

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. Belanghebbenden hebben hoger beroep ingesteld bij de Raad van State. De zitting was op 30 september 2009. Overigens is de sloop van de fietstunnel al afgerond en de duiker gereed.
- 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. De werkzaamheden zijn ondertussen afgerond.
- 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. De werkzaamheden zijn ondertussen afgerond.
 - Remmingwerk Wagenaarsbrug
Er wordt een stalen remmingwerk aangebracht in het Noordhollandsch Kanaal aan de oostzijde ter hoogte van de Wagenaarsbrug. Dit ter vervanging van de destijds verwijderde houten remmingwerking vanwege de aanleg van de Noord/Zuidlijn tussen de Sixhaven en de Johan van Hasseltweg. De bouwaanvraag is 16 juni 2009 ingediend.
 - In stand houden dienstweg Sixhaven
De dienstweg is de ontsluitingsweg voor een aantal woonboten nabij het werkkerrein Sixhaven. Deze weg moet langer in stand blijven door de vertraging van de werkzaamheden Noord/Zuidlijn bij oa het Centraal station. Op 7 juli 2008 is daarom een verlengingsaanvraag voor de instandhoudingstermijn van de dienstweg ingediend.
 - Ontgrondingsvergunning onderwaterdepot Oostertoegang
Het onderwaterdepot is de bergplaats naast de IJ-geul bij de Oostertoegang, voor grond afkomstig van het boorproces dat periodiek wordt leeggehaald door schepen die de grond vervolgens vervoeren naar de Amerika- en IJhaven. De vergunning voor het ontgraven van grond in verband met de aanleg van een onderwaterdepot is op 18 mei 2009 ingediend. Het ontwerpbesluit lag tot 1 oktober 2009 ter visie.
 - Bouwaanvraag Boortunnels
Op 15 februari 2006 is de aangevraagd. De bouwvergunning voor de geboorde tunnels van de Noord/Zuidlijn tussen het Natte Damrak en Rai/Europaplein is 4 september 2008 verleend. Er werden diverse bezwaarschriften ontvangen. De zitting van de bezwaarschriftencommissie was op 4 december 2008. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 16 juni de bezwaarschriften deels niet-ontvankelijk en deels ongegrond verklaard. Tegen dit besluit is door diverse belanghebbenden beroep ingesteld bij de rechtbank. Een zittingsdatum is nog niet bekend.
 - Grondwaterwet-vergunning station Rokin
Op 9 april 2009 is een verlengingsaanvraag ingediend voor de bemalingsperiode van de diepe bouwkuip en een toename van het bemalingsdebiet tot 338.100 m³ voor station Rokin. De vergunning is aangevraagd tot einde werk.
 - Grondwaterwet-vergunning station Vijzelgracht
Op 9 april 2009 is een verlengingsaanvraag, voor de in 2001 en 2007 verleende vergunningen, voor de onttrekking van grondwater ten behoeve van de aanleg van station Vijzelgracht ingediend. Het gaat dan m.n. om de verlenging van de bemalingsperiode en het toevoegen van bemalingsactiviteiten. Hierdoor verandert de hoeveelheid te onttrekken water. Het totale debiet is nu 517.150 m³. De vergunning is aangevraagd voor de duur van het werk.

- Vergunning wet verontreiniging oppervlaktewater station Vijzelgracht
Op 22 april 2009 is verlenging aangevraagd, voor de lozingsperiode van de eerder afgegeven lozingsvergunning in 2006, in verband met het lozen van onttrokken grondwater op het oppervlaktewater. De vergunning wordt aangevraagd voor de duur van het werk.
- Grondwaterwet-vergunning station Ceintuurbaan
In 2007 is reeds vergunning verleend voor het onttrekken van grondwater tijdens de bouw van station Ceintuurbaan, in verband met de aanleg van de diepe bouwput, de aanleg 2 stationstoegangen. Door de uitloop van de werkzaamheden is op 9 april verlenging van de bemalingsperiode aangevraagd voor de duur van het werk. Het totale debiet is 166.420 m3.
- Vergunning wet verontreiniging oppervlaktewater station Ceintuurbaan
De lozingsperiode voor 2 reeds eerder afgegeven lozingsvergunningen in 2003 en 2007 moet vanwege de uitloop van de werkzaamheden worden verlengd. De aanvraag hiervoor is op 22 april 2009 ingediend. De vergunning voor het lozen van onttrokken grondwater op het oppervlaktewater is nu aangevraagd voor de duur van het werk.
- 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.
- Lozingsonthefing definitieve drainage polderconstructie Rai/Europaplein
In de eindsituatie zal in de insitutunnel zuid water terecht komen als gevolg van regenwater, kwel en instroom van damwanden. Dit water zal permanent geloosd moeten worden op het hemelwaterriool. De aanvraag hiervoor is op 15 augustus 2008 ingediend.

3 tijdelijke bouwaanvragen

- Ondergronds uitkijkpunt Rokin
Op 12 mei 2009 is vergunning aangevraagd voor de realisatie van een tijdelijk ondergronds uitkijkpunt in staton Rokin. Vanaf dit uitkijkpunt kunnen belangstellenden de voortgang van de bouwwerkzaamheden op dit station volgen. De bouwvergunning is inmiddels verleend.

4 Onherroepelijke vergunningen

- 2e Verlenging Grondwaterwet-vergunning in verband met bouw station Buikslotermeerplein
In 2004 is een vergunning in het kader van de grondwaterwet verleend voor de bouw station Buikslotermeerplein. Deze vergunning was reeds verlengd tot en met juli 2009. Naar nu blijkt is een 2e verlenging nodig tot einde 2010, wederom wegens vertraging van de werkzaamheden. De aanvraag hiervoor is 15 september 2009 ingediend en 24 september akkoord bevonden.
- Verlenging GWW-vergunning in verband met fiets-voetgangerstunnel
Wegens vertraging in de werkzaamheden moet de vergunning die in het kader van de grondwaterwet in 2005 is verleend, voor de aanleg van de verlaagde fiets-voetgangerstunnel nabij de Waddendijk, worden verlengd. De aanvraag hiervoor is 15 september 2009 ingediend en 24 september akkoord bevonden.

- Tijdelijke bouwaanvraag brug 326
Door het aanleggen van de bouwkuip voor caisson 2 en het aanvullen met zand is de naastliggende pijler van brug 326 geroteerd. Omdat het restant van brug 326 nog gebruikt wordt als werkterrein, wordt extra ondersteuning aangebracht. Hiermee is de veiligheid op en onder de brug gewaarborgd. De aanvraag is 11 juni 2009 ingediend. De vergunning is 18 augustus 2009 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 29 september 2009. De vergunning is onherroepelijk.
- Bouw afdekking eindschacht
Op 8 mei 2009 is een tijdelijke bouwvergunning voor de tijdelijke afdekking van moot 1 aangevraagd. Dit omdat de werkzaamheden aan het station Rai/Europaplein grotendeels zijn afgerond, terwijl de aankomstdatum van de eerste boormachine is verschoven. De vergunning is 20 augustus verleend en bezwaar was mogelijk tot 1 oktober 2009. De vergunning is onherroepelijk.
- Tijdelijke bouwvergunning Ako boekhandel
Vanwege de aanleg Noord/Zuidlijn wordt het viaduct Minerva-as verlaagd. De Ako boekhandel in station Zuid/WTC wordt daarom tijdelijk verplaatst. Op 9 april 2009 is voor de alternatieve locatie een bouwaanvraag ingediend. De vergunning is 3 juli 2009 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 14 augustus 2009. De vergunning is onherroepelijk.

II Auto-onderdoorgang De Ruijterkade / Busstation CS

IJzide Stations Eiland

Auto-onderdoorgang De Ruijterkade / Busstation CS

1. Doel

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

2. De opdracht

De gemeenteraad heeft op 8 maart 2000 ingestemd met het Programma van Eisen 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. Er komt ook een chauffeursruimte. 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 de nieuwe ontwikkelaar van het gebouw en het NACO-huisje bekend zijn. Voor deze uitbreiding van het waterplein en een horecavestiging zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld.

Inrichting tijdelijke busstation

Op 13 december 2009 zal het tijdelijke busplatform in gebruik worden genomen. Het westelijke gedeelte van het busstation wordt ingericht voor de bussen van Arriva. In de tijdelijke situatie zullen er 10 halteplaatsen zijn. Deze zijn ter vervanging van het streekbusplatform kop Oosterdokseiland. Aangezien de kap over het busplatform in een later stadium wordt gebouwd zullen er gedurende de tijdelijke inrichtingabri's op het busplatform aanwezig zijn.

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. Dit systeem dient nog ontwikkeld te worden.

Kap

In het contract met de aannemer van de overkapping (CSH) zijn niet alle constructiedetails voorgescreven. Hierdoor was het noodzakelijk nog veel details te ontwerpen en te berekenen. Het ontwerpen en berekenen vraagt een intensief en langdurig engineeringsproces.

Het engineeringsproces met CSH is afgerond en de constructiewijzigingen zijn bekend.

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, vóór de ingebruikname van het busstation met tijdelijke inrichting, zal in verband met de nog lopende uitwerking en meerwerkonderhandeling niet worden gehaald. Naast deze onderhandeling is afstemming nodig met Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) over de tijdelijke voorzieningen tijdens de bouw. Daarnaast zijn er overleggen met diverse partijen over de montagemogelijkheden van de kap.

Project IJsei streeft ernaar om, indien dat enigszins mogelijk is, toch nog een deel van de kap te bouwen in de laatste maanden van 2009.

Risicoanalyse

Jaarlijks wordt door project IJsei een risicoanalyse opgesteld aan de hand van een risicosessie. Conform het verwachtingspatroon en de uitgevoerde werken nemen het risico jaarlijks af. Zo ook na de risicosessie in 2008. Het risicoprofiel, berekend volgens de Risman methode, kwam toen uit op een verwachtingswaarde van € 6,1 miljoen.

Aan het begin van het vierde kwartaal wordt de risicosessie 2009 gehouden. De resultaten van de risicosessie 2009 zullen aan het eind van het vierde kwartaal van 2009 bekend worden.

Er wordt binnen het project actief risicomanagement gevoerd. Wat betekent dat er in een continu proces bekeken wordt welke maatregelen moeten worden toegepast ter beheersing van de risico's.

Als belangrijkste risico's staan de technische uitvoering in relatie tot de planning van de overkapping en de sterke afhankelijkheid van de planning van project Noord/Zuidlijn. Vanwege de onlosmakelijke verbondenheid van beide projecten betekent dat een vertraging van dit project een direct tijdsgevolg voor de afbouw van IJsei heeft.

Veiligheid

Gevolg van verschuiven van de start van de bouw van de kap is dat er gebouwd wordt over het busstation op moment van gebruik door reizigers. Met DMB en Coördinatie Stationseiland is afstemming gaande over de veiligheid van de bouw. 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 en de toezichthouders. 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 van het tijdelijke busstation.

5. Financiën

Hieronder wordt de stand van de verplichtingen ten opzichte van het budget weergegeven van project IJsei en van het daarbinnen vallende deelproject AOBS. Omdat het op basis van verplichtingen is opgesteld zijn er het afgelopen kwartaal weinig wijzigingen. De verhouding tussen verplicht en uitgegeven is sterker gewijzigd door de realisatie.

Op 2 december 2008 heeft B&W ingestemd met het uitvoeringskrediet voor goederenliften en een toezichthoudersruimte dat bij het project INDY behoort. Er komt ook een chauffeursruimte. Beide bouwwerken worden onderdeel van project IJsei. De gemeenteraad heeft op 11 februari 2009 ingestemd met de uitvoering.

Voor het subproject INDY wordt een budget toegevoegd van € 5,5 miljoen. Dit bevat het voorbereidingskrediet (€ 1,2 miljoen) en het 1^{ste} uitvoeringskrediet (€ 4,3 miljoen).

Project IJsei totaal	
Budget IJsei (incl. Indy)	209,53
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget IJsei	202,03
Verplichtingen:	158,52
- Uitvoeringskosten	111,82
- Diversen	15,63
- VAT-kosten	31,07
Restant budget	43,51

Projectonderdeel AOBS	
Budget	130,19
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget AOBS	122,69
Verplichtingen:	120,93
- Uitvoeringskosten	89,58
- Diversen	10,67
- VAT-kosten	20,68
Restant budget	1,76

Dekking projectonderdeel AO-BS

Dekkingsbron	
Gemeente Amsterdam	92,39
Rijkssubsidie	37,8
Totaal	130,19

*bedragen zijn exclusief btw
prijspeil 2009*

Het deel dat door de Noord/Zuidlijn wordt uitgevoerd ten behoeve van project IJsei zal binnenkort aanvangen. De dekking van de € 7,5 miljoen zal dan ook in 2009 vanuit IJsei aan de Noord/Zuidlijn worden overgedragen.

Het Rijk draagt aan het deelproject AOBS € 37,8 miljoen excl. BTW bij, dit is opgenomen in de beschikking Noord/Zuidlijn. Dekking van het gehele project IJsei is reeds in 2002 vastgesteld. In het derde kwartaal van 2009 is het indexeringspercentage voor 2009 van Rijkswaterstaat ontvangen. In het bovenstaande overzicht is het prijspeil 2009 gehanteerd.

De rijkssubsidie wordt gedeclareerd in 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 en in het 2^e kwartaal 2009 ontvangen. De laatste mijlpaal staat gepland voor 4^e kwartaal 2009. De aannemer heeft de verplichting op zich genomen het busstation gereed voor gebruik te hebben op 12 december 2009.

Op het moment is het budget voor het project IJsei nog voldoende om het project af te ronden. Wel is het zo dat er weinig ruimte in het budget zit. Nog niet bekend zijn de kosten consequenties voor de constructiewijzigingen van de kap en de financiële gevolgen als de kap later zou worden gebouwd. Voor de ingebruikname van het tijdelijk busstation heeft het niet aanwezig zijn van de kap in ieder geval financiële consequenties.

6. Planning

Begin 2009 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. De rest van 2009 wordt nog gewerkt aan de afbouw en inrichting van het tijdelijk busstation. Na

december 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
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	30 maart 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

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

