

programma

**zuidas
dok**

**bouwt aan
bereikbaarheid**



Halfjaarrapportage Zuidasdok

1 januari t/m 30 juni 2025

*Inhijzen nieuwe perronkappen
OVT – juni 2025*

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Doel rapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Programmadoelstellingen	3
2. Samenvatting & actualiteit	5
3. Programmavoortgang	8
3.1 Programma	8
3.2 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)	8
3.3 S&C/ICT Metro	11
3.4 Knooppunten	11
3.5 Tunnel	14
3.6 Projectoverstijgend	16
3.7 Integrale veiligheid	18
4. Omgeving & Communicatie	21
4.1 Stakeholdermanagement	21
4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid	23
4.3 Communicatie	24
5. Programmabeheersing	26
5.1 Scope	26
5.2 Planning	26
5.3 Financiën	29
5.3.1 <i>Prognose eindstand programma (PES)</i>	31
5.3.2 <i>Budget programma</i>	32
5.3.3 <i>Budgetspanning</i>	33
5.3.4 <i>Bijdragen financieringspartijen</i>	34
5.3.5 <i>Kasreeks bijdragen partijen</i>	35
5.3.6 <i>Realisatie uitgaven en verplichtingen</i>	35
5.4 Risico's	36
5.5 Organisatie en kwaliteit	40
Bijlagen	42
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17)	42
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12)	45
Financiering	46

Auteur: **Programmaorganisatie
Zuidasdok**

Versie: **1.1**

Datum: **29 september 2025**

Status: **Definitief**

1. Inleiding

1.1 Doel rapportage

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

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 januari tot en met 30 juni 2025.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 rapporteert over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma. Tot slot geeft hoofdstuk 5 inzicht in de stand van zaken van de beheersing van het programma.

1.3 Programmadoelstellingen

Op 9 juli 2012 hebben het Rijk, de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland een voorkeursbeslissing genomen voor het project Zuidasdok. Deze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012 en de Structuurvisie Zuidasdok van 16 augustus 2012. Voor de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is in de Bestuursovereenkomst overeengekomen dat deze in een gecombineerde aanpak met het project Zuidasdok worden voorbereid en gerealiseerd, waarbij de aanpak van de knooppunten voor rekening en risico van het Rijk is.

De volgende programmadoelstellingen, ontleend aan de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en de structuurvisie Zuidasdok, worden gehanteerd bij Zuidasdok:

1. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad die van grote economische importantie is;
2. Door Zuidasdok kan de Zuidas verder uitgroeien tot internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam;
3. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem;
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur in de ontwikkeling van het Zuidasgebied teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Belangrijke aandachtspunten bij de realisatie van deze doelstellingen zijn de zorg voor een complete stad en infrastructuur in elke fase van de bouw van het project. Vooral de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied zijn van essentieel belang tijdens de uitvoering van het project.

Het programma Zuidasdok behelst:

1. Het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief

ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;

2. Een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoersterminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor (Derde perron);
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

2. Samenvatting & actualiteit

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

Deze rapportage gaat in op de belangrijkste ontwikkelingen in de eerste helft van 2025.

Grootschalig werk aan de weg en het spoor

De eerste zes maanden van 2025 kenmerkten zich door een cumulatie van uitvoeringswerkzaamheden. De grootschalige werkzaamheden van Zuidasdok raakten aan de A10 Zuid en het spoor, tegelijkertijd werkte Rijkswaterstaat aan de A1, A10 Oost, Coentunnel en A4. Deze werkzaamheden, in combinatie met de NAVO-top en het evenement Amsterdam 750, maakten dat de regio te maken kreeg met extreme verkeershinder.

Voor de uitvoeringswerkzaamheden had Zuidasdok zes weekendafsluitingen van de A10 Zuid nodig, waaronder het extra lange Hemelvaart- en Pinksterweekend, en een 11-daagse en 15-daagse periode met beperkt treinverkeer. Tot slot startte eind juni een 16-daagse afsluiting van een deel van het treinspoor en de A10 Zuid.

Uiteraard zijn de werkzaamheden aan de omgeving niet ongemerkt voorbij gegaan. Voorafgaand is grootschalig en breed gecommuniceerd door Zuidasdok, in nauwe samenwerking met Amsterdam Bereikbaar, Rijkswaterstaat en Ask&GO. De verkeershinder was met 10 tot 60 minuten extra reistijd, in de lijn der verwachting.

Succesvolle uitvoering

Station Amsterdam Zuid

Ter hoogte van de huidige stationspassage, tussen de metrosporen, is een dakdeel gebouwd met de breedte van de toekomstige passage. Dit dakdeel is in augustus naar zijn definitieve plek geschoven. Ter voorbereiding op deze verplaatsing is de glazen koepel boven de trap verwijderd en zijn kabels en leidingen verlegd. De zuidelijke ingang van het station is verstevigd en aan weerszijden van de entree is tijdens een 16-daagse werkperiode een toegang gemaakt voor groot bouwmaterieel dat in de komende jaren nodig is.

Boven de nieuwe Brittenpassage zijn de twee tijdelijke treinperrons vervangen door definitieve perrons. De stijgpunten vanuit deze passage zijn gebouwd, inclusief trappen en liftschachten. Beloopbaar glas is bevestigd, de bovenleidingconstructie aangebracht en er zijn kolommen geplaatst voor de veel bredere en hogere perronkappen. Vanaf de A10 zijn perronkappen in delen over de treinsporen en bovenleiding heen naar hun definitieve plek gehesen. De werkzaamheden zijn conform planning afgerond.

Knooppunt De Nieuwe Meer

Ook in knooppunt De Nieuwe Meer is belangrijke voortgang geboekt. Zo is de verbindingsboog van de A10 Zuid naar de A10 West verlegd en verlaagd en zijn

op diverse locaties damwanden en gewapende grond aangebracht. Bouwcombinatie TriAX is tevens begonnen met de paalmatrassen en fundering van nieuwe viaducten en bruggen die nodig zijn voor de wegverbreding. Eind juni bouwde TriAX damwandschermen naast de A10 Zuid en de Schinkelbrug en werd het eerste deel gerealiseerd van de nieuwe fly-over die de A10 Zuid verbindt met de A4. Ook deze werkzaamheden zijn conform planning afgerond.

Aanbesteding knooppunt Amstel fase verder

In november 2024 is de aanbesteding van knooppunt Amstel gestart. Twee bouwcombinaties hebben ingeschreven: Amstel Verbindt (Boskalis, Mobilis en Van Gelder) en Combinatie Amstel10 (Heijmans, Dura Vermeer en BAM). In deze verslagperiode vonden de dialooggesprekken en specialistische overleggen plaats. Gunning is gepland in november 2025.

Openstelling Brittenpassage en effect op planning

De bandbreedte voor de mijlpaal openstelling Brittenpassage is 2026-2027. Intern is steeds gestuurd op begin 2026. Voor de uitvoeringsontwerpen, het afbouwen en testen is echter meer tijd nodig. Dit brengt met zich mee dat de Brittenpassage ten opzichte van de interne planning later open kan (maar nog wel uiterlijk in 2027), en dat daardoor de verbouwing van de Minervapassage later start. Twee 18-weekse buitendienststellingen moesten opnieuw worden ingepland. Gezien de landelijke capaciteitsverdeling op het spoor en de bereikbaarheid van Amsterdam/Schiphol, zien ProRail en NS als enig veilig en maakbaar scenario een herplanning waarbij de treinvrije periodes 7 maanden extra verschuiven bovenop de 7,5 maanden vertraging. Dit maakt dat de oplevering van de verbouwde Minervapassage 14,5 maand vertraagt. De verschoven ingebruikname van de Brittenpassage werkt niet door op de start van de tunnelbouw, maar wel op de openstelling van de tunnels en daarmee ook op de afbouw van het station.

Verloop van het ontwerp van de tunnel

De totstandkoming van het voorontwerp door Zuidasdok en VolkerWessels Infra verloopt volgens planning. De concept uitvoeringsprijs gebaseerd op inzichten tot medio mei, inclusief de impact van de verplaatste openstelling van de Brittenpassage, is hoger dan de richtprijs ten tijde van de aanbesteding. Er bestaan besparingsmogelijkheden maar die gaan gepaard met bijvoorbeeld meer hinder. Het bouwteam werkt deze mogelijkheden uit, parallel aan het reguliere ontwerpproces. Het gereedkomen van het voorontwerp van de tunnel staat gepland voor het vierde kwartaal van 2025.

Versoberingsdoelstelling bereikt

In 2024 is, vanwege het financiële tekort van Zuidasdok, een taakstelling van 70 M€ afgesproken die behaald moet worden door het soberder realiseren van de projectscope. In de vorige verslagperiode is besloten tot versoeringen betreffende het hoofdwegennet, de tunnel en de openbare ruimte. Tot en met de huidige verslagperiode is voor ruim 58 M€ aan versoeringen gerealiseerd. Vanaf 2027 zullen de resterende versoeringen, met een totale waarde van 12 M€, worden doorgevoerd. Daarmee is de versoeringsdoelstelling bereikt.

Budgetspanning Zuidasdok neemt toe

De afgelopen rapportageperiode heeft het programma in meerdere bijeenkomsten aan zijn opdrachtgevers en bestuurders gemeld dat de kosten van Zuidasdok verder zijn opgelopen en daarmee ook het budgettekort, van ca. 1.150-1.300 M€. De oorzaken liggen met name in ongedekte prijsontwikkelingen (inflatie en schaarste), vertragingskosten bij OVT, de stijging van de uitvoeringsprijs voor project Tunnel en tegenvallers bij knooppunt De Nieuwe Meer. In de komende verslagperiode zijn er meerdere

overleggen met opdrachtgevers en bestuurders die moeten leiden tot besluitvorming over de budgetspanning.

De programmarisico's

In de top 10 programmarisico's zijn twee risico's toegenomen (onverwachte technische tegenvallers en de bouwteamfase tunnel) en één gedaald (aanbesteding van de realisatiecontracten). De tijd die de besluitvorming over het aanvullend budget voor Zuidasdok mogelijk in gaat nemen, is als nieuw risico opgenomen. Met meerdere opdrachtgevers hebben overleggen plaatsgevonden ter voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg. Bestuurlijke besluitvorming moet nog plaatsvinden. Zuidasdok ziet tijdige besluitvorming in de huidige politieke context als een groot nieuw risico voor Zuidasdok met als gevolg onzekerheid over de toekomst en mogelijke stilstand van projecten.

3. Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 januari tot en met 30 juni 2025.

3.1 Programma

Onderzoek versoberingsmogelijkheden

In 2024 heeft het OGO, vanwege het financiële tekort van Zuidasdok, de opdracht van de bestuurders gekregen mogelijkheden voor versobering van Zuidasdok te onderzoeken. Op basis van dit onderzoek is afgesproken een taakstelling van 70 M€ toe te passen, die behaald moet worden door het soberder realiseren van de projectscope. Ook hebben de bestuurders gezocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken, waarbij sneller, eenvoudiger en goedkoper bouwen wordt afgezet tegen het veroorzaken van meer bouw hinder en verkeers hinder. Besluitvorming is daarna aan de bestuurders.

De versoberingsmogelijkheden in het kader van de taakstelling zijn in verschillende tranches aan het OGO voorgelegd voor besluitvorming. Vorige verslagperiode heeft het OGO besloten versoberingen door te voeren betreffende het hoofdwegennet, de tunnel en de openbare ruimte. Tot en met de huidige verslagperiode is voor ruim 58 M€ aan versoberingen gerealiseerd bij Zuidasdok, waaronder het synergievoordeel van OVT3 met de realisatie van het project Derde Perron (22 M€). Vanaf 2027 zullen de resterende versoberingen, met een totale waarde van 12 M€, worden doorgevoerd.

Budgettekort

De afgelopen rapportageperiode heeft het programma in meerdere bijeenkomsten aan de opdrachtgevers en bestuurders gemeld dat de kosten van Zuidasdok verder zijn opgelopen en daarmee ook het budgettekort (zie paragraaf 5.3). De oorzaken liggen met name in ongedekte prijsontwikkelingen (inflatie en schaarste), de stijging van de uitvoeringsprijs voor het realiseren van project Tunnel in deze verslagperiode, vertragskosten bij OVT en wijzigingen bij knooppunt De Nieuwe Meer. In de komende verslagperiode zijn er meerdere overleggen met opdrachtgevers en bestuurders die moeten leiden tot besluitvorming over de budgetspanning.

3.2 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

<i>Planning</i>	<i>OVT1 en OVT2: 2020 – 2031 OVT3: 2026 – 2036</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen OVT1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijpunten metro in de Minervapassage. OVT2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons. OVT3: realisatie koppen van de stationspassages, de noordelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en de zuidelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en aanleg openbare ruimte</i>
<i>Contract</i>	<i>OVT1 en OVT2: E&C-contract OVT3: n.t.b.</i>

Uitvoeringswerkzaamheden

De werkzaamheden aan de Brittenpassage vorderen in hoog tempo. Terwijl het station in gebruik bleef, was deze verslagperiode ook de verbouwing van de Minervapassage volop gaande. De voortgang wordt met de dag zichtbaarder voor reizigers en voor de omgeving.

Vorderingen Brittenpassage

Tijdens buitendienststellingen in januari, maart, mei en juni is dag en nacht gewerkt aan de bovengrondse werkzaamheden voor de Brittenpassage. Onderwijl ging de afbouw ondergronds gestaag door. Bovengronds zijn de twee tijdelijke treinperrons vervangen door definitieve perrons. De stijgpunten vanuit de passage zijn gebouwd inclusief trappen en liftschachten. Beloopbaar glas is bevestigd om daglicht de passage in te brengen hetgeen scheelt in de energiekosten. Bij een van de treinperrons is de bovenleidingconstructie aangebracht en zijn er kolommen geplaatst voor de veel bredere en hogere perronkappen. Tot slot zijn daar definitieve kappen geplaatst. Vanaf de afgesloten A10 zijn de kappen in delen over de treinsporen en bovenleiding heen naar hun definitieve plek gehesen. De werkzaamheden zijn conform planning opgeleverd.



Werken aan de nieuwe treinperrons boven de Brittenpassage

Vorderingen Minervapassage

Ter hoogte van de huidige stationspassage, tussen de metrosporen, is een dakdeel gebouwd. Dit dakdeel van zo'n 100 meter lang en 4 meter breed ligt klaar om in de zomer naar zijn definitieve plek te schuiven. Dit wordt de laatste schuifoperatie voor de Minervapassage. De zuidelijke glazen koepel boven de trap vormt een obstakel voor het schuiven van het dakdeel en is daarom alvast verwijderd. In de passage zelf zijn kabels en leidingen verlegd. Tot slot is veel veranderd bij de zuidelijke ingang van het station. Deze is tijdelijk versmald geweest om de toegang te verstevigen in voorbereiding op de grootschalige verbouwing van de passage. Daarnaast is het talud aan weerszijden van de entree tijdens een 16-daagse buitendienststelling toegankelijk gemaakt voor groot bouw materieel dat in de komende jaren nodig is. De werkzaamheden zijn conform planning van buitendienststelling opgeleverd.

De OVT-werkzaamheden blijven ook de komende rapportageperiode op volle kracht doorgaan. In het najaar wordt de focus verlegd naar de bouw van definitieve metroperrons tussen de beide stationspassages. Ondertussen zal de

afbouw van de Brittenpassage onder- en bovendecks volop doorgaan. Daarmee is 2025 het drukste jaar voor de uitvoering van OVT tot dusver.

Ingebruikname stationspassages

De bandbreedte voor de tussenmijlpaal 'openstelling Brittenpassage' is 2026-2027. Binnen het programma is steeds gestuurd op begin 2026. Voor de uitvoeringsontwerpen en het afbouwen en testen is echter meer tijd nodig. De openstellingsdatum is daarom herpland. Er wordt nu gestuurd op het vierde kwartaal van 2026, nog altijd binnen de afgesproken bandbreedte van 2026-2027. Deze verslagperiode heeft Zuidasdok met de bouwcombinatie een overeenkomst bereikt over de financiële consequenties voor de vertraging van 7,5 maand.

Door de verschoven openstellingsdatum van de Brittenpassage start de grootschalige verbouwing van de Minervapassage later en zal deze passage ook later gereed zijn. Met VRA, GVB, RWS, gemeente Amsterdam en NS is gekeken naar de mogelijkheden voor het herplannen van twee treinvrije periodes van 18 weken in 2027. Gedurende deze periodes worden twee van de vier sporen buiten dienst gesteld, om de nieuwe treindekken boven de Minervapassage te kunnen bouwen. Gezien de landelijke capaciteitsverdeling op het treinspoor en de bereikbaarheid van Amsterdam/Schiphol, zien ProRail en NS als enig veilig en maakbaar scenario een herplanning waarbij de treinvrije periodes 7 maanden extra verschuiven. Dit maakt dat de oplevering van de verbouwde Minervapassage 14,5 maand vertraagt.

Afronding gelijkrichterstation Parnassusweg

De afgelopen maanden is in de Parnassusweg gewerkt aan een gelijkrichterstation als belangrijk onderdeel van het systeem dat de metro van stroom voorziet. De testen om het gelijkrichterstation Parnassusweg in gebruik te nemen zijn uitgevoerd. Daaruit is een aantal bevindingen voortgekomen die momenteel opgepakt worden. Daarna vindt een hertest plaats in samenwerking met GVB.

Ontwerpwerkzaamheden

Het opstellen van de uitvoeringsontwerpen door Bouwcombinatie Nieuw-Zuid (BCNZ) en de toetsing daarvan door Zuidasdok heeft ondanks beheersmaatregelen geleid tot vertraging vanwege het lastig verkrijgen van extra ontwerp- en uitvoeringscapaciteit in de bijzonder krappe arbeidsmarkt, het vele maatwerk en de complexiteit. De directies van Zuidasdok en BCNZ hebben daarom gezamenlijk besloten om een organisatiewijziging door te voeren om efficiënter en effectiever samen te werken aan het tijdig opleveren van de uitvoeringsontwerpen.

Overige zaken

Raakvlak OVT3 en Derde Perron

Conform de afspraken in het OGO van 6 oktober 2021 wordt uiterlijk in het eerste kwartaal van 2027 besloten hoe OVT3 en het project Derde Perron kunnen worden samengevoegd.

Kabels en leidingen naar de Brittenpassage

Kabels en leidingen zijn aangelegd op het Gustav Mahlerplein en Arnold Schönberglaan. Onder regie van Zuidasdok heeft deze aanleg plaatsgevonden door de nutsbedrijven. Hiervoor was een groot deel van de openbare ruimte tijdelijk afgesloten om te kunnen werken. Inmiddels is het overgrote deel van dit werk gereed, is de bestrating teruggebracht en weer opengesteld voor publiek gebruik. Vanaf eind juni worden de kabels en leidingen doorgetrokken over het werkterrein naar de technische ruimtes in de Brittenpassage.

Tijdelijke openbare ruimte bij openstelling Brittenpassage

Voor de openstelling van de Brittenpassage moet de openbare ruimte aan de noord- en zuidzijde ingericht worden, passend bij een volwaardige stations entree. Na afronding van het ontwerp eind 2024 is in deze verslagperiode de prijsvormingsfase met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid zo goed als afgerond. De grotere werkzaamheden worden uitgevoerd in het eerste kwartaal van 2026.

3.3 S&C/ICT Metro

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

De voorbereidingen voor het verhogen van het meest zuidelijke metrospoor naderen voltooiing. De uitvoering van deze werkzaamheden vindt plaats in de buitendienststelling in juli en augustus.

Met betrekking tot de ingebruikname van de Brittenpassage zijn de voorbereidingen gaande voor de verplaatsing van de metroperrons. De uitvoeringsontwerpen worden uitgewerkt door OVT en BCNZ. S&C/ICT is hier nauw bij betrokken.

OVT stuurt aan op de opening van de Brittenpassage en de ingebruikname van de nieuwe metroperrons in het vierde kwartaal van 2026. Als gevolg hiervan worden de werkzaamheden van ICT en S&C/ICT herpland, om aan te sluiten bij de verschuiving in de planning van OVT.

3.4 Knooppunten

<i>Planning</i>	<i>2021 – 2037</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, incl. vervanging Rozenoordbrug.</i>
<i>Contract</i>	<i>Knooppunt De Nieuwe Meer D&C-contract, knooppunt Amstel maatwerk twee-fasen contract.</i>

Knooppunt De Nieuwe Meer

Uitvoeringswerkzaamheden

Deze verslagperiode heeft Bouwcombinatie TriAX met name ruimte gemaakt voor de verbreding van de A10 Zuid. Zo is de verbindingsboog van de A10 Zuid naar de A10 West verlegd en verlaagd en zijn op diverse locaties de damwanden en gewapende grond aangebracht. TriAX is tevens begonnen met het aanbrengen van de palenmatrassen en fundaties van nieuwe viaducten en bruggen.

In deze verslagperiode zijn de funderingen voor de nieuwe Schinkelbruggen 1 en 9 gerealiseerd en zijn op enkele locaties, zoals bij de Amstelveenseweg en tussen Schinkelbrug 9 en het knooppunt, grondterpen aangebracht.

Eind juni startte een periode van 16 dagen waarin de A4 en A10 Zuid beperkt beschikbaar waren om ruimte te geven aan grootschalige werkzaamheden in

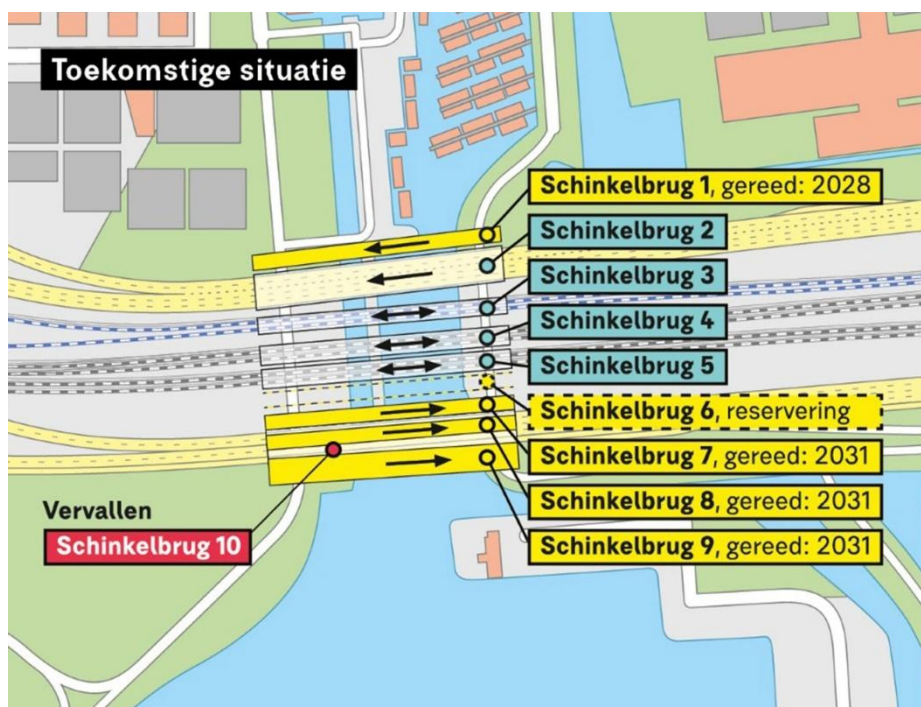
het knooppunt. Zo maakte TriAX een damwandscherm tussen de Jachthavenweg en de A10 Zuid, vlak bij gebouw Infinity ('De Schoen'). Ook naast de Schinkelbrug verscheen een damwandscherm. Op de verbindingsboog van de A10 West naar de A10 Zuid bouwde TriAX aan de fundaties en pijlers voor een nieuwe fly-over die de A10 Zuid verbindt met de A4 richting Den Haag/Schiphol. Die konden alleen gebouwd worden door deze boog af te sluiten en boven op de weg een heiterp aan te leggen. De werkzaamheden zijn conform planning opgeleverd.



Bouwen aan steunpunten nieuwe fly-over bij knooppunt De Nieuwe Meer

Bediening brug 2 en brug 10 gestaakt en afwijkingen

Op basis van constructieve berekeningen aan het aandrijf- en bewegingswerk is aan RWS geadviseerd brug 2 en brug 10 in het Schinkelcomplex niet te gebruiken. RWS heeft daarop besloten de bruggen niet meer te bedienen per 1 mei 2025. De staat van deze bruggen is slechter dan verwacht. Ook de staat van het weglichaam brengt de nodige uitdagingen met zich mee. Zo zijn al verschillende keren verzakkingen opgetreden als gevolg van holle ruimtes onder de rijbaan en zijn onverwachte zaken aangetroffen in de ondergrond. Enerzijds zijn dit zaken die wel vaker voorkomen bij een project in uitvoering. Anderzijds heeft dit wel onvoorziene financiële consequenties tot gevolg en zorgt het voor extra druk op het project.



Ontwerp

TriAX rondt momenteel het definitief ontwerp af. Dit wordt in batches uitgewerkt en er zijn inmiddels vijf batches door het project en de stakeholders gereviewd. Eind 2025 volgt de laatste batch. Tegelijkertijd worden de uitvoeringsontwerpen opgesteld door TriAX en door Zuidasdok gereviewd.

Contractwijzigingen

In deze verslagperiode is een grote slag gemaakt in het afronden van wijzigingen met TriAX. Dit betreffen met name de extra werkzaamheden met betrekking tot achtergebleven groutankers bij het Infinity-gebouw, bij de Schinkelbruggen en als gevolg van de tegenvallende staat van het areaal. Om het wijzigingenproces te optimaliseren zijn werkafspraken gemaakt die het proces van wijzigingen en kostenvergoedingen aanzienlijk gaan versoepelen.

De afspraken voor de kostenvergoeding voor het aantreffen van groutankers bij het Infinity-gebouw zijn afgerond. De ontstane vertraging op de eindmijlpaal is door versnellingsmaatregelen beperkt tot 10 weken, waarbij is afgesproken deze vertraging vooralsnog op te vangen in de buffer die nog rest voor de eindmijlpaal.

Impactanalyse brug 2 Schinkelcomplex

Om te waarborgen dat brug 2 van het Schinkelcomplex de komende jaren volledig en veilig kan worden gebruikt, zijn -naast de beoogde versterkingen- aanvullende werkzaamheden noodzakelijk ten opzichte van de huidige scope. In dit kader heeft RWS-WNN aan Zuidasdok gevraagd om een impactanalyse uit te voeren gericht op het versterken van de brug, met als doel de brug weer te laten voldoen aan de vigerende regelgeving, zodat deze brug voorzien kan worden van een CE-markering en zonder beperkingen in gebruik genomen kan worden met een restlevensduur van minimaal 30 jaar. Zuidasdok en TriAX hebben deze verslagperiode deze impactanalyse uitgevoerd.

Knooppunt Amstel

De aanbesteding van knooppunt Amstel is einde 2024 gestart. Doel van de aanbesteding is het sluiten van een koepelovereenkomst, bestaande uit twee deellovereenkomsten, met één opdrachtnemer. Bij opdrachtverlening van de koepelovereenkomst wordt meteen opdracht verleend voor de deellovereenkomst knooppunt Amstel-Zuid. Deellovereenkomst knooppunt Amstel-Noord wordt opgedragen nadat bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden over het financieel tekort van Zuidasdok en na voldoende performance van de opdrachtnemer op de eerste deellovereenkomst.

Gedurende de periode maart t/m juni hebben de dialooggesprekken en specialistische overleggen plaatsgevonden met de twee gegadigden: bouwcombinatie "Amstel Verbindt" bestaande uit Boskalis, Mobilis en Van Gelder en bouwcombinatie "Amstel 10" bestaande uit Heijmans, Dura Vermeer en BAM. Op 25 juni zijn partijen uitgenodigd voor het doen van een inschrijving. De aanbesteding verloopt conform planning en gunning is gepland in november 2025.

3.5 Tunnel

<i>Planning</i>	<i>2023 – 2035</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren tunnel A10 (Zuid en Noord).</i>
<i>Contract</i>	<i>Maatwerk-bouwteamovereenkomst voor het ontwerp t/m DO+ en een E&C-contract voor de uitvoering.</i>

Ontwerp

Eind december 2024 is de mobilisatiefase van het bouwteam afgerond. Het bouwteam stond hiermee gesteld om vanaf januari 2025 het Voorontwerp (VO) uit te werken. In april en juni zijn de ontwikkelingen van het bouwteam tussentijds met het OGO gedeeld. In oktober wordt de definitieve stand van de planning en raming van het VO bekend.

In de uitwerking van het VO is een aantal zaken aan het licht gekomen die van invloed zijn op de raming. De concept uitvoeringsprijs op basis van de inzichten tot medio mei, inclusief de impact van de OVT-vertraging op het project Tunnel, is fors hoger dan de richtprijs ten tijde van de aanbesteding. Dit wordt met name veroorzaakt door het aanpassen van de manier van funderen en bouwen (o.a. kwaliteit vrijkomende grond, zwaardere hulpconstructies bouwkuipen, en meer zettings- en voorbelastingstijd). Dit wordt versterkt door de procentuele opslagen voor indirecte kosten in combinatie met de tijdsgebonden kosten als gevolg van de OVT-vertraging.

In juni zijn aan het OGO vier mogelijkheden voorgelegd, waar een kostenbesparing mogelijk lijkt maar wel ten koste van bijvoorbeeld meer hinder. Het bouwteam is deze kansen, parallel aan het reguliere ontwerpproces, verder aan het uitwerken inclusief de impact op de VO-planning, zodat in overleg met het OGO een besluit genomen kan worden of men deze kansen wil benutten. De kansen zullen de hogere uitvoeringsprijs in financiële zin niet kunnen compenseren. De concept uitvoeringsprijs is nog in beweging. Het risico bestaat dat het bedrag in het verdere ontwerptraject nog wijzigt.

Het uitwerken van het VO verloopt over het algemeen conform planning. Duidelijk is geworden dat de bestaande bruggen en viaducten niet in goede staat zijn. Voor het verleggen van de A10 moeten de bestaande kunstwerken aangepast worden. Daarnaast heeft de bouw van de tunnel (aangebrenge bouwkuipwand en ontgraven) invloed op de fundering van de kunstwerken.

Voortgang versoberingsopgave

Versoberingen binnen scope

Afgelopen jaar hebben opdrachtgevers besloten over een aantal versoberingsopties die voorgesteld zijn binnen de scope van Tunnel. Deze versoberingsopties zijn inmiddels als wijziging opgedragen aan het bouwteam. Het effect van deze versoberingen is in de prognose van het project Tunnel verwerkt.

Mogelijkheden voor efficiëntere uitvoering

In het Bestuurlijk Overleg van 21 mei 2024 is afgesproken dat, parallel aan het uitwerken van een VO voor Tunnel, bekeken wordt of een alternatieve bouwmethode of alternatieve fasering een robuustere bouw en mogelijk versoberingen oplevert. Er zijn diverse alternatieven bekeken. Zo is onder meer gekeken of afzien van de wanden-dak-methode en/of afzien van een langsfasering een kans op een robuustere realisatie en een versobering oplevert. De alternatieven zijn op hoofdlijnen uitgewerkt om het effect te kunnen beoordelen op onder meer hinder (verkeershinder en omgevingshinder), veiligheid, bouwbaarheid en afhankelijkheid van derden. Alles overziend lijkt de verwachte besparing niet op te wegen tegen de effecten van de andere bouwmethode en andere fasering op het veilig functioneren van het gebied en de bouwbaarheid van de noordelijke tunnel. Dit zal ook ter besluitvorming worden voorgelegd in het Bestuurlijk Overleg van juli 2025¹.

Mogelijkheden voor temporiseren

Parallel aan het opstellen van het VO worden de effecten van een gefaseerde realisatie onderzocht, waarbij eerst de zuidelijke tunnel en later de noordelijke tunnel wordt gerealiseerd. Deze mogelijkheden zijn ook in 2024 bekeken, maar worden nu getoetst aan het realisatieconcept van de opdrachtnemer. In algemene zin geldt dat hoe later hiermee na afronding van het ontwerptraject wordt begonnen, hoe duurder het wordt. De resultaten zullen in samenhang met de ontwikkelingen rondom het VO, het budgettekort en de ontwikkeling van de uitvoeringsprijs worden voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg in oktober 2025.

Voorbereidende werkzaamheden

Verwijderen kabels en leidingen

Vorbereidingen worden getroffen om van augustus tot november 2025 verlaten kabels en leidingen onder het fiets- en voetpad aan de westzijde van de Beethovenstraat te verwijderen. Halverwege dit jaar wordt gestart met de voorbereiding van het verwijderen van kabels en leidingen aan de oostzijde van de Beethovenstraat en de Parnassusweg. Het werk zal in 2026 worden uitgevoerd.

Aansluitingen WTC

Inmiddels zijn, in afstemming met CBRE, meerdere huisaansluitingen aangepast. Naast de wateraansluitingen zijn nu ook de aansluitingen van dataverkeer en elektriciteit omgelegd. De komende periode wordt gebruikt om het onderzoek naar het verleggen van de vuilwater- en hemelwaterafvoer verder te brengen.

¹ Inmiddels (augustus 2025) heeft het Bestuurlijk Overleg het onderzoek naar bouwmethode voor Tunnel akkoord bevonden.

3.6 Projectoverstijgend

Juridisch planologisch

Inpassing Tracébesluit in bestemmingsplan

De gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel hebben in het vierde kwartaal van 2024 een bestemmingsplan vastgesteld voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. Onderdeel van het bestemmingsplan is de inpassing van het Tracébesluit en het mogelijk maken van extra geluidschermen die de gemeente Amsterdam bijbestelt en geen onderdeel zijn van het Tracébesluit. Over de extra geluidschermen nabij gebouw De Zuidcirkel is beroep ingesteld bij de Raad van State. Het beroep is nog niet inhoudelijk behandeld.

Werkterreinen

Er is grote behoefte aan werkterreinen. De gemeente Amsterdam heeft afgelopen mei zeven locaties aangeboden waar project Tunnel aanvullende werkterreinen zou kunnen inrichten. Het project heeft vervolgens een plan van aanpak opgesteld en er wordt gewerkt aan een participatieplan om de werkterreinen per 1 januari 2027 voor het tunnelproject beschikbaar te hebben. Hiervoor moeten diverse onderzoeken worden gedaan, de juridisch planologische procedures worden doorlopen en met de belanghebbenden afgestemd. Dat volgt in de tweede helft van 2025. Voor de wens van de gemeente Amsterdam een Erotisch Centrum te realiseren, is het een voorwaarde dat er in de directe omgeving van de Europaboulevard een alternatief werkterrein door de gemeente beschikbaar wordt gesteld voor knooppunt Amstel. In de tweede helft van 2025 wordt door de gemeente Amsterdam samen met Zuidasdok het onderzoek naar het alternatief werkterrein vervolgd. Hierover vindt ook afstemming met het ministerie plaats.

Openbare ruimte kerngebied Zuidas

Baseline ontwerp

De gemeente Amsterdam en de VRA hebben nieuwe wensen voor de (definitieve) inrichting van de openbare ruimte in het kerngebied van Zuidas. Dit betreft o.a. het ontwerp van de traminfrastructuur rondom station Amsterdam Zuid. Daarnaast zijn er andere ontwikkelingen die waarschijnlijk tot aanpassingen in het ontwerp van de openbare ruimte gaan leiden, zoals de realisatie van het derde treinperron (ProRail) en de herontwikkeling van het ABN AMRO complex (Victory Group). Zuidasdok is met de betrokkenen in overleg om eventuele knel- en aandachtspunten in een vroeg stadium te signaleren. De impact van eventuele wijzigingen wordt op basis van het baseline ontwerp voor de openbare ruimte inzichtelijk gemaakt. Indien er sprake zou zijn van meerkosten zullen deze eerst aan het OGO worden voorgelegd.

Tijdelijke openbare ruimte

Zuidasdok heeft afspraken gemaakt met de gemeente Amsterdam (V&OR) over hergebruik van materialen binnen de tijdelijk in te richten openbare ruimte (uitgangspunt van het Handboek Inrichting tijdelijke openbare ruimte). Zuidasdok zal voor de inrichting van tijdelijke openbare ruimte zo veel mogelijk gebruikmaken van materialen die vrijkomen bij projecten van de gemeente (bijv. verhardingsmaterialen).

Openbare ruimte buiten TB-grens

Met de openstelling van de Brittenpassage, en daarmee de verschuiving van het station naar het westen, veranderen de loop- en fietsstromen van en naar station Amsterdam Zuid. Dit vereist ook aanpassing in de inrichting van de openbare ruimte in het deel van het kerngebied gelegen buiten de scope van Zuidasdok. Dit betreft bijvoorbeeld de Benjamin Brittenstraat, waarvan de inrichting in de huidige situatie niet geschikt is voor grote reizigersstromen.

Zuidasdok en de gemeente Amsterdam zijn over de benodigde aanpassingen in overleg. Het initiatief en de verantwoordelijkheid voor dergelijke aanpassingen ligt bij de gemeente Amsterdam. De gemeente is momenteel bezig met het opstellen van een VO.

Waterhuishouding

Binnendijkse Buitenveldertse Polder

Uit de eerder uitgevoerde analyse van de Binnendijkse Buitenveldertse Polder blijkt dat in de bouwfase van Zuidasdok (met name tijdens realisatie Tunnel) sprake is van een tekort van 4.700 m² aan watercompensatie (zie voor een uitgebreide toelichting de H2-2023 rapportage). Zuidasdok heeft een oplossing voorgesteld waarbij, ondanks een tekort aan watercompensatie, de polder in de realisatiefase blijft functioneren. Belangrijkste onderdeel van deze oplossing is het vroegtijdig realiseren van een grote duiker onder de A10 Zuid en de metro- en treinsporen. Waternet heeft afgelopen juni een principeakkoord gegeven. De oplossing wordt de komende periode verder uitgewerkt in het bouwteam Tunnel. Een definitief akkoord van Waternet volgt na aanvraag van de watervergunning voor de realisatiefase (naar verwachting begin 2027).

Waterkwaliteit

In het Deelrapport Water van het Milieueffectrapport Zuidasdok (uit 2015) is voor de waterkwaliteit uitgegaan van het 'stand-still' principe (waterkwaliteit mag niet verslechteren). Vanaf 2027 moet de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Nederland voldoen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Zuidasdok is in overleg met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het hoogheemraadschap van Rijnland over de eisen en verwachtingen. Uit de afstemming blijkt dat maatregelen nodig zijn om verslechtering te voorkomen. Deze verslagperiode is de eerder met de waterschappen afgestemde principeoplossing uitgewerkt voor knooppunt De Nieuwe Meer en is de afstemming met de opdrachtnemer TriAX opgestart. Bij deze uitwerking wordt ook Rijkswaterstaat als toekomstig beheerder betrokken. Parallel wordt gewerkt aan het inzichtelijk maken van de problematiek voor heel Zuidasdok, inclusief de benodigde maatregelen om een verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen.

Tweede generatie Eurocodes

De huidige generatie Eurocodes (Europese normen voor bouwconstructies aangestuurd door het Besluit bouwwerken leefomgeving) wordt begin 2028 vervangen door de tweede generatie Eurocodes. De laatste inzichten over constructieve veiligheid (o.a. materiaaleigenschappen) zijn hierin verwerkt. Na intrekking van de huidige Eurocodes zal de aanvraag van een nieuwe omgevingsvergunning bouwen door het bevoegd gezag worden getoetst aan de nieuwe eurocodes. Zuidasdok anticipeert op deze toekomstige wijziging door een impactanalyse uit te voeren. De uitkomsten worden indien nodig in de tweede helft van 2025 aan de opdrachtgevers voorgelegd.

Beheer- en onderhoudsgrenzen

Zuidasdok is bezig met het uitwerken van de toekomstige beheer- en onderhoudsgrenzen en stemt deze af met de betrokken beheerders. Eén van de belangrijkste aandachtspunten daarbij is de ligging van de onderhoudsgrens tussen het hoofdwegennet (beheerder Rijkswaterstaat WNN) en het stedelijk wegennet / openbare ruimte (beheerder V&OR Stedelijk Beheer). Een discussiepunt betreft het beheer en onderhoud aan de stadzijde van de geluidschermen en grondkeringen. Deze objecten hebben een hoogte tot ruim 10 meter en zijn aan de stadzijde afgewerkt met cassettes met baksteen en klimbeplanting. Duidelijkheid vanuit de beherende partijen over de toekomstige beheer- en onderhoudsgrenzen op korte termijn is gewenst om de ontwerpen met de juiste beheerders af te stemmen.

Aziatische duizendknoop

In het plangebied van Zuidasdok komt Aziatische duizendknoop voor. Overleg van Zuidasdok, Zuidas en de beheerders (V&OR, RWS, ProRail) over de aanpak heeft deze verslagperiode geleid tot meer inzicht in mogelijke saneringsmethoden. In de projectgebieden van OVT en knooppunt De Nieuwe Meer zijn de meeste groeilocaties van de duizendknoop inmiddels gesaneerd. Sanering in de projectgebieden knooppunt Amstel en Tunnel moet nog worden uitgevoerd. Er zijn concept samenwerkingsafspraken opgesteld om de Aziatische duizendknoop (saneren en voorkomen van verspreiding) gezamenlijk aan te pakken. In de tweede helft van 2025 worden deze afspraken vastgelegd met de betreffende beheerders.

Schadeclaims

In deze verslagperiode zijn twee nadeelcompensatieaanvragen bij Zuidasdok ingediend. Deze zullen door de schadecommissie Zuidasdok in behandeling worden genomen.

Grondoverdrachten

Met de verschillende publieke eigenaren en beheerders van de grond in het Zuidasdokgebied dient overeengekomen te worden hoe en wanneer de definitieve grondoverdracht in de eindsituatie plaatsvindt. Hiervoor worden allereerst de toekomstige beheer- en eigendomsgrenzen in beeld gebracht met bijbehorende onderhouds- en beheerafspraken. Dat gebeurt op dit moment voor knooppunt De Nieuwe Meer, met de gedachte dat dezelfde principes voor de overige projectgebieden kunnen worden aangehouden. Verder vindt overleg plaats over de (vervroegde) overdracht van gronden onder de zuidelijke rijbaan van de A10 ter hoogte van de Brittenpassage en de Minervapassage door de Staat aan de gemeente Amsterdam. Deze overdracht is van belang voor het vestigen van opstalrechten voor commerciële voorzieningen van NS, zoals voorzien in de overeenkomsten met NS over de commerciële voorzieningen.

3.7 Integrale veiligheid

Lopende acties

In deze verslagperiode zijn diverse acties gedaan in lijn met het Actieplan Veiligheid 2025. Dit betreft in het bijzonder:

- De nieuwe versie van het Strategisch Integraal Veiligheidsplan Zuidasdok is vastgesteld door het OGO.
- Er is een nieuwe versie opgesteld van het programmabrede Incidentmanagementplan Zuidasdok. Dit plan geeft aan hoe de incidentorganisatie is ingericht op programmaniveau en wat op projectniveau wordt georganiseerd.
- Eind maart 2025 heeft het halfjaarlijkse overleg met de commissie integrale veiligheid Zuidasdok plaatsgevonden. In dit overleg zijn de voortgang, zorgpunten, goede voorbeelden, dilemma's en andere relevante zaken met alle stakeholders op het gebied van integrale veiligheid besproken.
- Samen met de projecten is een procesbeschrijving opgesteld over de wijze waarop veiligheids-meldingen worden afgehandeld en indien nodig nader worden onderzocht (intern of extern). In de komende periode wordt de procesbeschrijving afgestemd met de opdrachtnemers.
- Einde eerste kwartaal is het vernieuwde dashboard veiligheid ingevuld. In dit dashboard worden de veiligheidsprestaties op project- en programmaniveau gerapporteerd aan de hand van zes prestatie-indicatoren. Doel is inzicht geven in de algemene veiligheidsprestaties om

te leren van elkaar en zodoende gezamenlijk de veiligheidsprestaties te verbeteren.

Veiligheidscultuur, inclusief sociale veiligheid

In deze verslagperiode zijn per project afspraken gemaakt over de wijze waarop de veiligheidscultuur per project gemeten wordt. Op alle projecten vindt de meting in het derde of vierde kwartaal plaats.

Eind maart heeft Zuidasdok invulling gegeven aan de landelijke Bewust Veilig dag. Deze dag is een initiatief vanuit de branche. Het thema van dit jaar was: "Samen sterk voor veilig werk". Per project hebben de opdrachtnemers met Zuidasdok een programma verzorgd.

Op gebied van sociale veiligheid zijn in deze verslagperiode de twee vertrouwenscontactpersonen van Zuidasdok geïntroduceerd in de organisatie. Dit is onder andere gebeurd tijdens een zeepkist-bijeenkomst, het aansluiten in diverse overleggen en door middel van een interne postercampagne.

Hijs- en heiveiligheid

Voor knooppunt De Nieuwe Meer is een kaderstellend memo opgesteld met een maatschappelijke onderbouwing voor het niet hanteren van veiligheidszones met bijbehorende kwantitatieve risicoanalyse. Het betreft specifiek de situaties waarbij het valbereik rond bouwmachines in de directe omgeving van de bouwplaats niet vrijgemaakt wordt en er sprake is van restrisico's die beoordeeld moeten worden. Voor de afweging van restrisico's past Zuidasdok het zogenaamde ALARP-principe toe; het reduceren van restrisico's "zo laag als redelijkerwijs mogelijk". Redelijkerwijs impliceert haalbare beheersmaatregelen waarbij de inspanning uitgedrukt in tijd en geld opweegt tegen de risicovermindering.

De kaderstellende memo is vastgesteld na intensieve afstemming met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de beheerders van infrastructuur in de directe omgeving. Dit kader dient vervolgens als handvat voor de (deel)bouwveiligheidsplannen die op projectniveau worden opgesteld en die worden beoordeeld door de omgevingsdienst. Het doel is de voorbereiding en beoordeling van specifieke werkzaamheden te versoepelen. Ook voor andere Zuidasdok-projecten zal waarschijnlijk een vergelijkbaar kader worden opgesteld, afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt. Het werken met project-specifieke kaders heeft vanwege het "maatwerk" per project de voorkeur boven het eerder overwogen programmabrede beoordelingskader hijsveiligheid.

Veiligheid tijdens de uitvoering

In deze verslagperiode hebben geen ongevallen plaatsgevonden op de projecten die hebben geleid tot arbeidsverzuim of tot ernstig letsel. Wel zijn er in de verslagperiode een bijna ongeval en enkele incidenten met materiële schade geweest die aanleiding gaven tot een nader onderzoek. Dat gebeurt in samenwerking met de betrokken opdrachtnemer en de resultaten zijn programmabreed gedeeld. Het doel van die onderzoeken is ervan te leren om vergelijkbare incidenten in de toekomst te voorkomen.

Bij knooppunt De Nieuwe Meer en OVT worden geregeld (potentieel) onveilige situaties gemeld door de projectteammedewerkers. Dit is positief omdat op basis hiervan acties genomen kunnen worden om ernstige ongevallen te voorkomen. Ook geeft het aan dat medewerkers veiligheidsbewust zijn. Het percentage van deze veiligheidsmeldingen ten opzichte van de ongevallen bedraagt programmabreed minder dan 10 procent. Dit houdt in dat op één

ongevalsmelding meer dan tien positieve veiligheidsmeldingen ontvangen worden.

Door de projectteams worden veelvuldig veiligheidsrondes uitgevoerd. Dit gebeurt in de vorm van safety-walks door het management waarin het open gesprek centraal staat maar ook met inhoudelijke veiligheidsinspecties door de veiligheidskundigen. In de veiligheidsinspecties wordt gemiddeld in 1 op de 10 inspecties een kritische bevinding (categorie rood) geconstateerd. Dit houdt in dat de activiteit tijdelijk is stilgelegd en er eerst maatregelen moeten worden genomen.

4. Omgeving & Communicatie

4.1 Stakeholdermanagement

Beheerders

Zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten zijn de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma betrokken bij de opgave(n). In het eerste halfjaar van 2025 zijn vanuit het programma reguliere directie-overleggen gevoerd met Rijkswaterstaat, ProRail, V&OR (gemeente Amsterdam), GVB Rail Infra en Waternet.

In die gesprekken zijn actualiteiten rondom de versoberingstaakstelling besproken. Per beheerder spelen er soms ook specifieke issues zoals de brug- en sluisbediening van de Nieuwe Meersluis of uitdagingen rond het Schinkelcomplex. Daarnaast stonden in de overleggen met de beheerders de toekomstige beheer- en onderhoudsgrenzen op de agenda en de aanpak van de Aziatische duizendknoop.

Gebruikers

Ook met de verschillende gebruikersgroepen wordt iedere verslagperiode overleg gevoerd. Middels deze overleggen wordt de mogelijkheid geboden om gebruikers mee te nemen in de afwegingen en dilemma's en ook de inbreng en belangen goed mee te wegen in het programma. In deze verslagperiode zijn de onderstaande overleggen met gebruikers- en belangengroepen gevoerd. Per overleg staan steeds de belangrijkste besprekspunten vermeld:

- Het Gebruikersoverleg Weg en Spoor (drie keer per jaar) met daarin, naast de opdrachtgevende organisaties, ook vertegenwoordigers van NS Reizigers en GVB. In het Gebruikersoverleg zijn de gebruikers meegenomen in de algemene stand van zaken van Zuidasdok, zoals de gevolgen van de latere openstelling van de Brittenpassage op de Minervapassage en Tunnel. Uiteraard was er ook aandacht voor actuele werkzaamheden, de voorbereiding op de 16-daagse buitendienststelling van knooppunt De Nieuwe Meer en OVT en is de bereikbaarheidsaanpak Zuidasdok toegelicht.
- In het directieoverleg met NS Stations (drie keer per jaar) over de voortgang en de actualiteiten is gesproken over de tijdelijke voorzieningen in het station tijdens de uitvoering van OVT en de planning van OVT1 in het algemeen. Daarnaast is NS Stations als partner op de hoogte gehouden van het versoberingsonderzoek.
- Diverse overleggen en bijeenkomsten met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven. Zowel ORAM (Ondernemend Amsterdam), Taskforce Bereikbaarheid als Hello Zuidas zijn structureel betrokken bij de ontwikkelingen in het programma. Deels via individuele gesprekken, deels via presentaties en gesprekken in de diverse werkgroepen en platforms. Voor de Taskforce Bereikbaarheid is een bijeenkomst georganiseerd met de ontwikkelingen rond OVT en de samenhang met projecten zoals OVAH. Jaarlijks wordt aan het ledenbestand van Hello Zuidas een doorkijk van de werkzaamheden van het komend jaar gegeven, zo ook aan het begin van dit jaar. Daarnaast is aan het horecaledenbestand van Hello Zuidas een presentatie gegeven over de leefbaarheidsstrategie van Zuidasdok, met de uitnodiging om hierin samen op te trekken. Tijdens een bijeenkomst van de ORAM commissie Zuid is de voortgang van Zuidasdok besproken en is van

gedachten gewisseld over onderwerpen als het belang van goede communicatie, bereikbaarheid, leefbaarheid, etc.

- Aanvullend zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven zoals CBRE Investment Management (WTC), waarbij het thema levendigheid en leefbaarheid in het kerngebied centraal staan.
- Met de eigenaar van het ABN AMRO-gebouw en Zuidas zijn de gesprekken afgelopen periode voortgezet over de raakvlakken met de plannen voor de herontwikkeling van het voormalig kantoorgebouw. Aan het complex wordt een aanzienlijk programma aan woningen, kantoren en andere voorzieningen toegevoegd, waardoor de gevellijn van het nieuwe complex aan de noordzijde op de TB-grens van Zuidasdok komt te liggen. In deze verslagperiode zijn de raakvlakken verder uitgediept. Zowel OVT als Tunnel kennen raakvlakken met de uitvoering van deze meerjarige grootschalige vastgoedontwikkeling. De beoogde planning van de herontwikkeling van het complex loopt voor een groot deel parallel aan de planning van OVT2 en Tunnel. Volgens de huidige inzichten lijkt een gelijktijdige ontwikkeling van het ABN AMRO complex en realisatie van OVT2 en Tunnel niet zonder meer mogelijk. Daarom moeten wat Zuidasdok betreft tijdig afspraken worden gemaakt met Zuidas en de Victory Group over de samenloop van de verschillende projecten.
- Met de ontwikkelaar van Park Meadows (aan de rand van het Beatrixpark) wordt gesproken over de verschillende raakvlakken zowel gedurende de uitvoering als wanneer de nieuwbouw is opgeleverd.
- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Zuidzone Overleg (VVE's en bewonerscommissies van het centrumgebied Zuidas) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook projectoverstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT maandelijks aan bij de bestuursvergadering VIA met de gemeente Amsterdam en Zuidasdok. De omgevingsmanager van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel onderhoudt contact met de betreffende stakeholders in de knooppunten waaronder bijvoorbeeld met de Stichting Woonschepen Zuid bij de Schinkel.
- OVT en Tunnel hebben regulier overleg met de Reizigers Advies Raad (RAR). Het overleg gaat over de verschillende werkzaamheden, gevolgen daarvan voor bereikbaarheid en toegankelijkheid en de inrichting van de (tijdelijke) openbare ruimte.

Omgevingsdienst

Met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het reguliere coördinatieoverleg onderwerpen als (bouw)veiligheid, vergunningen en integraliteit aan de orde geweest. Tevens komen projectoverstijgende thema's aan bod, zoals de gevolgen van versoberingen op de bestaande en nog aan te vragen vergunningen. Daarnaast is met de omgevingsdienst veelvuldig gesproken over het opstellen van een kader hijs- en bouwveiligheid op project- en/of programmaniveau.

Vervolg locatiebesluit Erotisch Centrum (gemeente Amsterdam)

De gemeente Amsterdam onderzoekt de locatie aan de Europaboulevard als locatie voor het Erotisch Centrum. Om aan de ontwikkeling van het Erotisch Centrum mee te kunnen werken, hebben het Rijk en Zuidasdok als voorwaarde gesteld dat er in de directe omgeving van de Europaboulevard een alternatief werkterrein door de gemeente beschikbaar wordt gesteld. Dit halfjaar zijn gemeente Amsterdam en Zuidasdok hierover met elkaar in gesprek geweest en over de raakvlakken bij gelijktijdige uitvoering van het Erotisch Centrum en knooppunt Amstel. In de tweede helft van 2025 wordt door de gemeente Amsterdam samen met Zuidasdok het onderzoek naar het alternatief werkterrein vervolgd. Hierover vindt ook afstemming met het ministerie plaats.

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Leefbaarheidsstrategie

Eind 2024 heeft Zuidasdok de leefbaarheidsstrategie Zuidasdok vastgesteld. Deze strategie is opgesteld in afstemming met stadsdeel Zuid en Zuidas van de gemeente Amsterdam. Zuidasdok zet extra in op de leefbaarheid en op het projectgebied omdat de projecten van Zuidasdok een zeer lange looptijd kennen en zich afspelen in een druk stuk bestaande stad. In het eerste halfjaar van 2025 is vooral aandacht besteed aan het creëren van intern draagvlak voor het ontplooiën van leefbaarheidsinitiatieven. Daarnaast zijn diverse omgevingspartijen uitgenodigd om initiatieven op het gebied van leefbaarheid aan te dragen en gezamenlijk ten uitvoer te brengen. Voorlopig zijn de initiatieven nog bescheiden van aard maar door de oprichting van het Kansenteam Zuidasdok, is de verwachting dat in de tweede helft van dit jaar en in de komende jaren meer initiatieven uitgevoerd kunnen worden.

Verkeershinder

Deze verslagperiode kenmerkte zich door de vele snelwegafsluitingen voor OVT en knooppunt De Nieuwe Meer. 2025 startte met vier weekendafsluitingen, gevolgd door twee extra lange afsluitingen met Hemelvaart en Pinksteren, het weekend van 13 juni en de 16-daagse afsluiting vanaf 26 juni. De weekenden zorgen voor 10-30 minuten extra reistijd en extra drukte op het stedelijk wegennet. In het verlengde van de 16-daagse afsluiting is tevens groot onderhoud uitgevoerd op de A10 Oost tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer. Deze 16-daagse afsluiting van de A10 heeft gezorgd voor 30-60 minuten extra reistijd.

Bereikbaarheidsaanpak

Na de actualisatie van het Hinderbeeld en het vaststellen van de Bereikbaarheidsaanpak Zuidasdok is afgelopen rapportageperiode – in overleg met Amsterdam Bereikbaar – hard gewerkt aan het afstemmen en organiseren van aanvullende maatregelen. Dit heeft geresulteerd in een regionale campagne ("Vaststaan of meebewegen, wat doe jij?") vanuit Amsterdam Bereikbaar om reizigers in de regio te informeren over het hoogtepunt aan werkzaamheden tussen mei en oktober. Verder wordt naast de aanpak van verkeersmanagement (o.a. bergers stand-by, verkeersregelaars, monitoring) tijdens periodes met ernstige verkeershinder ook ingezet op mobiliteitsmaatregelen. Zo krijgen automobilisten die hinder ondervinden van Zuidasdok een aanbod om voordelig met het openbaar vervoer te reizen. Het gaat o.a. om GVB-dagkaarten tijdens weekenden en kortingskaarten voor forenzen tijdens de 16-daagse hinderperiode.

Raakvlakken

Intensieve afstemming met andere projecten blijft nodig om te voorkomen dat in de regionale planning onvoldoende ruimte overblijft voor de benodigde afsluitingen van Zuidasdok. Dit wordt o.a. geborgd door tweewekelijks te overleggen in het zogenaamde 'Cluster Zuid', een overleg met alle betrokken partijen rondom Amsterdam Zuid en onderdeel van Amsterdam Bereikbaar. Ook is afstemming met werkzaamheden in andere regio's noodzakelijk om conflicten op landelijke omleidingsroutes te voorkomen. Daarnaast vindt frequent afstemming plaats met ProRail en Rijkswaterstaat voor de lange(re) termijn. Ondanks deze proactieve aanpak neemt de druk op het beschikbare netwerk toe, waardoor er steeds minder ruimte lijkt te ontstaan voor het inplannen van de noodzakelijke werkzaamheden. Deze problematiek wordt versterkt door alle in de regio geplande evenementen, die juist leiden tot een toename van het verkeer.

Fietsparkeren rond station Amsterdam Zuid

In het afgelopen jaar is bekend geworden dat de Brittenpassage niet in het eerste kwartaal van 2026 geopend wordt maar in het vierde kwartaal. De voorbereidingen om maatregelen te treffen om het fietsparkeren in goede banen te leiden (waaronder extra inzet van handhavers, fietscoaches, wayfinding en communicatie) zijn om die reden eveneens in de tijd verschoven.

4.3 Communicatie

Daglicht in de Brittenpassage

Na intensieve buitendienststellingen bereikte de Brittenpassage deze periode een nieuwe mijlpaal: nieuwe treinperrons met beloopbaar glas en deels nieuwe perronkappen. Veel communicatie inspanning is - vooraf en tijdens - gericht geweest op reizigersinformatie en -advies over het beperkt beschikbare treinverkeer. Daarnaast is ruim aandacht geschonken aan het resultaat: definitieve perrons, nieuwe stijgpunten en daglicht in de passage.

Afsluitingen van de snelweg

De communicatie is in deze verslagperiode gericht geweest op de vele snelwegafsluitingen voor OVT en knooppunt De Nieuwe Meer. 2025 startte met vier weekendafsluitingen, gevolgd door twee extra lange afsluitingen met Hemelvaart en Pinksteren, het weekend van 13 juni en de 16-daagse afsluiting vanaf 26 juni. Omwonenden en weggebruikers zijn grootschalig geïnformeerd over de mogelijke hinder en omleidingsroutes. Eerdergenoemde overkoepelende campagne van Amsterdam Bereikbaar ("Vaststaan of meebewegen: wat doe jij?") heeft daar positief aan bijgedragen.

Informatiebijeenkomsten

Ruim 100 omwonenden en werkenden bezochten in februari een informatiemarkt specifiek voor de reconstructie van knooppunt Amstel. Circa 200 geïnteresseerden bezochten in maart de informatiemarkt Zuidas en Zuidasdok. Tot slot is in april een goedbezochte informatiemarkt georganiseerd over de aanstaande werkzaamheden en afsluitingen in knooppunt De Nieuwe Meer.

Tunnel

Met een 3D-kunstwerk is buiten aandacht gevraagd voor de locatie van de toekomstige tunnel. Op de website zijn meerdere afleveringen gepubliceerd van een goed gelezen serie over het ontwerp van de tunnel en de technieken en uitdagingen die daarbij komen kijken.



ToekomstTiendaagse

In het kader van het 750-jarig bestaan, organiseerde Amsterdam in juni de ToekomstTiendaagse. Zuidas en Zuidasdok trokken in zes dagen tijd circa duizend bezoekers. Onder meer met rondleidingen, bouwsafari's en een bouwevenement tijdens het inhijzen van perronkappen.

Publieksonderzoek

Ondanks dat we in 2024 meer hinder veroorzaakten dan in 2023, blijft men positief over de vernieuwing van station Amsterdam Zuid en de verbreding en gedeeltelijke ondertunneling van de A10 Zuid. Dit blijkt uit een tweede publieksonderzoek, uitgevoerd eind 2024. De bevroagden zijn beter op de hoogte van wat er gaande is aan de zuidkant van Amsterdam. Dit komt ook doordat Zuidasdok meer hinder veroorzaakte. Op de stedelijke wegen ervaarde bijna 60 procent hinder (tegen 50 procent in 2023) en op de A10 Zuid 57 procent (tegen 42 procent in 2023).

5. Programmabeheersing

5.1 Scope

In bijlagen 1 en 2 is een totaaloverzicht opgenomen waarin de scopewijzigingen (en eventuele aanvullende financiële bijdragen) sinds de bestuursovereenkomst van juli 2012 zijn vermeld.

Scopewijzigingen

In deze verslagperiode zijn er vijf scopewijzigingen met financiële consequenties doorgevoerd:

- Een onderzoek (impactanalyse) naar het effect van de "Nieuwe A2 Entree" op het Integraal Voorontwerp van knooppunt Amstel, voor rekening van de gemeente Amsterdam;
- Het verontdiepen van de waterbodem onder en bij de Schinkelbrug voor de aanleg van twee bouwkuipen en bijbehorend remmingwerk, in opdracht en voor rekening van de gemeente Amsterdam;
- Het uitvoeren van verschillende extra werkzaamheden aan vijf portalen bij knooppunt De Nieuwe Meer, op verzoek en voor rekening van RWS;
- Het wijzigen en realiseren van enkele aanpassingen in het ontwerp van het NS datanetwerk, op verzoek en voor rekening van NS;
- Het toepassen van een ander type Bosch camera op de treinperrons en in de Brittenpassage, op verzoek en voor rekening van ProRail.

5.2 Planning

In het OGO van 18 november 2020 zijn voor Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld. In het OGO van 30 mei 2023 en 18 maart 2025, en in het Bestuurlijk Overleg van 14 juli 2025 is een aantal wijzigingen hierop vastgesteld. In deze halfjaarrapportage wordt de actuele deterministische stand van deze mijlpalen toegelicht. In tabel 1 is vermeld:

- de stand van 31 december 2024 (H2-2024);
- de actuele stand per 30 juni 2025 (H1-2025);
- het verschil tussen deze en de vorige periode;
- de door het OGO vastgestelde bandbreedte.

Mijlpaal	H2 2024	H1 2025	Δ H1 2025 - H2 2024 (Q's)	Vastgestelde bandbreedte
Programma				
1 Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed	Q1 2020	Q1 2020	0	Q1 2020
2 Programma Zuidasdok gereed	Q3 2036	Q3 2036	0	2035-2037
BDS2019				
3 BDS2019 werkzaamheden gereed	Q3 2021	Q3 2021	0	Q4 2021
OVT-1 Bouw Brittenpassage				
4 Start aanbesteding OVT-1 (OVT-2 mee als optie)	Q4 2020	Q4 2020	0	Q4 2020
5 Start bouw OVT-1	Q2 2022	Q2 2022	0	Q2 2022
7 Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid	Q1 2026	Q4 2026	3	2026-2027
8 Project OVT-1 gereed	Q4 2026	Q2 2027	2	2026-2028
OVT-2 Verbreding Minervapassage				
9 Besluit lichten optie OVT-2	Q3 2022	Q3 2022	0	Q3 2022
11 Start bouw OVT-2	Q4 2025	Q2 2025	-2	2025-2027
12 Ingebruikname verbrede Minervapassage	Q1 2029	Q2 2030	5	2028-2031
13 Project OVT-2 gereed	Q2 2029	Q2 2030	4	2028-2031
Tunnel				
14 Start aanbesteding Tunnel	Q3 2023	Q3 2023	0	2023
15 Start bouw tunnel Zuid	Q3 2027	Q3 2027	0	2026-2029
16 Start bouw tunnel Noord	Q3 2027	Q3 2027	0	2026-2029
17 Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan	Q3 2032	Q4 2033	5	2032-2034
18 Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat	Q4 2031	Q1 2033	5	2031-2033
19 Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan)	Q4 2033	Q1 2035	5	2033-2035
20 Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan)	Q1 2034	Q2 2035	5	2033-2035
21 Project Tunnel gereed	Q1 2034	Q2 2035	5	2033-2035
Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM)				
22 Start aanbesteding KNM	Q2 2021	Q2 2021	0	Q2 2021
23 Start bouw KNM	Q2 2024	Q2 2024	0	2024
25 Ingebruikname noordelijke parallelstructuur (PRR) en omklap S108 noord	Q3 2027	Q3 2027	0	2027-2028
26 Project KNM gereed	Q2 2030	Q2 2030	0	2029-2031
Knooppunt Amstel (KNA)				
27 Start aanbesteding KNA	Q4 2024	Q4 2024	0	2024
39 Start onderhandelingsfase KNA-Noord		Q1 2029		2027-2029
28 Start bouw KNA-Zuid	Q1 2028	Q1 2028	0	2028-2029
40 Start bouw KNA-Noord		Q3 2031		2030-2032
41 Ingebruikname KNA-Zuid		Q2 2035		2035-2037
42 Ingebruikname KNA-Noord		Q3 2036		2035-2037
29 Project KNA gereed	Q3 2036	Q3 2036	0	2035-2037
OVT-3 Koppen en plinten station				
30 Besluit combineren 5 ^e /6 ^e spoor (derde perron) met OVT-3 Zuid	Q1 2027	Q1 2027	0	2026-2028
31 Besluit meenemen Dokdakpark in OVT-3 Noord	Q1 2027	Q1 2027	0	2026-2028
32 Start aanbesteding OVT-3	Q2 2030	Q2 2032	8	2030-2032
33 Start bouw OVT-3 Zuid	Q1 2034	Q1 2035	4	2033-2035
34 Start bouw OVT-3 Noord	Q1 2034	Q2 2035	5	2033-2035
35 Koppen en plinten zuidzijde station Zuid gereed	Q3 2035	Q3 2036	4	2034-2036
36 Koppen en plinten noordzijde station Zuid gereed	Q1 2035	Q2 2036	5	2034-2036
37 Ingebruikname Vivaldipassage	Q3 2035	Q3 2036	4	2034-2036
38 Project OVT-3 gereed	Q3 2035	Q3 2036	4	2034-2036

Legenda:

groen = mijlpaal gerealiseerd;

rood = mijlpaal buiten bandbreedte;

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok²

Alle mijlpalen vallen binnen de door het OGO vastgestelde bandbreedtes. Afgelopen half jaar is mijlpaal 11 'Start bouw OVT2' afgerond.

OVT1 en OVT2

In Q4 2024 werd bekend dat de openstelling van de Brittenpassage niet in Q1 2026 zou plaatsvinden. Omdat de precieze openstellingdatum nog niet bekend was, is in de H2-2024 aangegeven dat deze twee tot drie kwartalen naar achter zou gaan. Ondertussen is de nieuwe openstellingsdatum vastgesteld op in het vierde kwartaal van 2026. Mijlpaal 7 'Ingebruikname Brittenpassage en

² In juli 2025 heeft het Bestuurlijk Overleg besloten om de bandbreedte op de eindmijlpaal (mijlpaal 2) te verplaatsen naar 2037. Dit is reeds verwerkt in Tabel 1 2.

dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid' is daardoor drie kwartalen naar achter gegaan, maar blijft binnen de vastgestelde bandbreedte 2026-2027. Door een optimalisatie in de fasering kon het effect op de bouw van het metroviaduct over de Parnassusweg beperkt worden. Mijlpaal 8 'Project OVT1 gereed' gaat daardoor twee kwartalen naar achter in plaats van drie. Door de verschoven openstelling van de Brittenpassage moesten twee 18-weekse buitendienststellingen voor de verbouwing van de Minervapassage herpland worden. Door de samenhang met alle andere spoorprojecten in het land, zijn deze uiteindelijk meer naar achter gegaan dan de tijd die nodig was voor de Brittenpassage. Mijlpaal 12 'Ingebruikname verbrede Minervapassage' is daardoor vijf kwartalen naar achter gegaan en mijlpaal 13 'Project OVT2 gereed' vier kwartalen. Ondanks deze latere ingebruikname, blijft de mijlpaal binnen de vastgestelde bandbreedte van 2028-2031. De aanleg van bouwlogistieke tunnels in de A10 Zuid zuidzijde in een 16-daagse afsluiting, is gemarkeerd als de start van OVT2. Mijlpaal 11 'Start bouw OVT2' is daarmee twee kwartalen eerder behaald dan gepland.

Tunnel en OVT3

De latere ingebruikname van de Minervapassage werkt in principe één op één door op het kritieke pad van de planning van Tunnel en daarmee ook op OVT3. De start van de tunnelbouw wordt echter niet beïnvloed omdat die start met de toeritten in de flanken, buiten het kerngebied en zonder raakvlakken met OVT. De projecten OVT en Tunnel onderzoeken gezamenlijk of de impact van de vertraging gemitigeerd kan worden door andere faseringen in het kerngebied. Een complicerende factor daarbij is dat bepaalde werkzaamheden alleen in reizigersluwe periodes uitgevoerd kunnen worden. Vooralsnog geldt echter dat de mijlpalen 17 t/m 21 en 33 t/m 38 vier tot vijf kwartalen naar achter gaan. Daarmee is er een tweede kritiek pad voor de eindmijlpaal van Zuidasdok ontstaan. Het andere kritieke pad loopt via knooppunt Amstel. Mijlpaal 32 'Start aanbesteding OVT3' is met 2 jaar naar achter gegaan.

Een belangrijke voorwaarde voor Tunnel is tijdige besluitvorming. Het realisatiebesluit staat nu gepland voor 1 januari 2027. Indien deze datum niet gehaald wordt, komt direct de voorbereiding van het verleggen van de A10 in het gedrang. De verlegging zelf moet in een verkeersluwe periode gebeuren, wat vrijwel altijd neerkomt op de zomervakantie. Bij vertraging van het realisatiebesluit is de kans daardoor groot dat de verleggingen en daarmee de start van de tunnelbouw een jaar vertragen.

Knooppunt De Nieuwe Meer

De mijlpalen van knooppunt De Nieuwe Meer zijn ongewijzigd. Wel blijft de druk op de planning groot. TriAX en Zuidasdok zijn ten aanzien van mijlpaal 26 'Project KNM gereed' maatregelen overeengekomen om de haalbaarheid van de mijlpaal te garanderen, zoals gewijzigde uitvoeringsmethodes. De druk op mijlpaal 25 'Ingebruikname noordelijke parallelstructuur en omklap S108 noord' blijft echter groot. In het derde kwartaal van 2025 gaan TriAX en Zuidasdok maatregelen inventariseren om deze druk te verlichten, waarbij ook gekeken wordt naar de resterende buffers in de uitvoeringsplanning.

Knooppunt Amstel

De mijlpalen van knooppunt Amstel zijn ongewijzigd. Het OGO heeft besloten om een aantal mijlpalen toe te voegen, zodat de mijlpalen beter aansluiten bij de gefaseerde opdrachtverleningen en uitvoering van het knooppunt.

Eindmijlpaal Zuidasdok

De eindmijlpaal van het programma Zuidasdok is op zich onveranderd. Als gevolg van de latere ingebruikname van de Minervapassage (en daarmee ook

van de oplevering van de tunnel) is er, naast het kritieke pad van knooppunt Amstel, een tweede kritieke pad voor de eindmijlpaal ontstaan. Hierdoor is het risico op uitloop wel toegenomen en zal in het Bestuurlijk Overleg van 14 juli 2025 worden voorgesteld om de bandbreedte op de eindmijlpaal van het programma te verschuiven van 2036 naar 2037³.

5.3 Financiën

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van Zuidasdok. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Wegen) en 17 (Megaprojecten). Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 30 juni 2025, de raming is prijspeil januari 2025 en het budget is prijspeil 2024, tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

Budgetspanning neemt toe

Deze rapportageperiode zijn de prognoses van het programma geactualiseerd. Resultaat van deze actualisatie is dat geprognosticeerde budgetspanning van ca. 600-800 M€ toeneemt tot ca. 1.150-1.300 M€. Voornoemde bandbreedte is inclusief het nog resterende markteffect (zie pagina 30). De toename van de budgetspanning wordt primair, maar niet limitatief, veroorzaakt door een aantal hierna beschreven ontwikkelingen.

Budgetten nog niet geïndexeerd

De prognoses zijn in de eerste helft van 2025 geïndexeerd naar een actueel prijspeil (begin) 2025. In tegenstelling tot voorgaande jaren zijn de per 1 januari jl. uit te geven budgetten niet geïndexeerd door onzekerheid rondom de volledige toekenning van IBOI. De budgetten zijn daarom, in lijn met de vorige halfjaarrapportage, uitgedrukt in prijspeil 2024. Dit veroorzaakt een extra budgetspanning van ca. 110 M€. Het is de verwachting dat de IBOI-toekenning in augustus 2025 geformaliseerd wordt. De impact hiervan wordt verwerkt in de standen van de volgende halfjaarrapportage.

Hogere concept-uitvoeringsprijs Tunnel

In de prognose van de realisatie van de tunnel is de indicatie van de concept-uitvoeringsprijs opgenomen alsmede de impact hiervan op de overige elementen van de prognose. De concept-uitvoeringsprijs ligt fors hoger dan de richtprijs die is gehanteerd in de aanbesteding. De hoofdoorzaken zitten in aanpassing van de manier van funderen en bouwen (o.a. kwaliteit vrijkomende grond, zwaardere hulpconstructies bouwkuipen, en meer zettings- en voorbelastingstijd). Dit wordt versterkt door de procentuele opslagen voor indirecte kosten. Het ontwerpproces is nog niet afgerond, een aanzienlijk deel is nog in ontwikkeling met mogelijk consequenties voor de hoogte van de concept-uitvoeringsprijs. De stand per 30 juni 2025 leidt per saldo tot een stijging van de prognose van het project tunnel met 435 M€.

Extra vertraging brengt kosten met zich mee

In het vierde kwartaal van 2024 is gerapporteerd dat OVT1 28 weken vertraagt. In april 2025 is duidelijk geworden dat OVT meer vertraagt doordat er in de landelijke planning geen mogelijkheid was om twee 18-weekse buitendienststellingen voor OVT2 op korte termijn te herplannen. Hierdoor komt

³ Inmiddels (augustus 2025) heeft het Bestuurlijk overleg besloten om de bandbreedte op de eindmijlpaal te verplaatsen naar 2037. In Tabel 1 van deze rapportage is dit reeds verwerkt bij mijlpaal 2.

de totale vertraging van OVT uit op 14,5 maanden. Ten opzichte van de H2-2024 betekent dit een extra vertraging van 32 weken die primair doorwerkt op het project Tunnel (impact reeds onderdeel van de vigerende concept uitvoeringsprijs). De kosten voor de initieel gerapporteerde vertraging van 28 weken zijn enerzijds ten laste gebracht van het benoemde onvoorzien van OVT en anderzijds gedekt uit het onvoorzien van Zuidasdok. De kosten van de aanvullende vertraging ad. 10 M€ voor OVT zijn onderdeel geworden van de prognose van OVT.

Wijzigingen bij Knooppunten

Knooppunt Amstel (KNA) wordt momenteel aanbesteed en gunning staat gepland in Q4 2025. Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) is in uitvoering en parallel worden de laatste ontwerpen van KNM afgerond. Bij KNM zijn veel wijzigingen nodig gebleken. Tijdens het ontwerp bleek de werkelijke situatie veelvuldig af te wijken van het voorontwerp en bij de uitvoering bleek dat de staat van bruggen, viaducten en ondergrond vaak anders is dan verwacht. Bij het overeenkomen van de wijzigingen werd tijdens de prijsvorming het markteffect zichtbaar. De verwachting is dat deze factoren ook bij KNA optreden, omdat de raming van KNA op dezelfde uitgangspunten is gebaseerd als KNM, maar qua ontwerp minder ver uitgewerkt is dan KNM ten tijde van de aanbesteding. Het risicoprofiel van contractwijzigingen wordt bij KNA daarom hoger ingeschat dan eerder was voorzien. Voor de knooppunten leiden bovenstaande ontwikkelingen tot een toename van de prognose van ca. 100 M€. Onderdeel van deze aanpassing zijn de overeen te komen en reeds overeengekomen wijzigingen voor KNM. De kosten van een deel van deze wijzigingen wordt onttrokken uit het onvoorzien, voor een deel is extra budget toegekend door derden en het resterende bedrag van 38 M€ is onderdeel van de extra budgetspanning.

Effecten van de risico-averse markt

In deze rapportageperiode heeft zich een deel van het markteffect ad. 150 M€, dat reeds vanaf de H2-2023 rapportage genoemd wordt, gemanifesteerd. Ondanks de stikstofproblematiek is er op dit moment als gevolg van de energietransitie en de renovatie- en vernieuwingsopgave meer dan genoeg werk in de markt. Grote aannemers kunnen daardoor kiezen en zijn vaak geneigd te kiezen voor relatief risico-arme projecten, waar 'makkelijker' geld te verdienen is. Dit wordt versterkt door de forse tegenvallers in de civiele sector op complexe projecten die de markt in het verleden heeft moeten slikken. Hierdoor nemen aannemers bij dit soort complexe werken, als ze al mee willen doen, extra risicoserveringen op in hun aanbiedingen. Vanwege deze risico-aversie is ook een stijging bij aannemers van het aandeel indirecte kosten (bouwplaatskosten, personeelskosten en dergelijke) in de totale bouwsom zichtbaar. De vorming van de concept uitvoeringsprijs van tunnel, maar ook knooppunt Amstel, is onderhevig aan voornoemd markteffect. Ingeschat wordt dat voor in totaal 100 M€ aan markteffecten zal zijn opgenomen in de concept-uitvoeringsprijs. Het resterende markteffect bij projecten die nog aanbesteed moeten worden (KNA en OVT3) wordt ingeschat op ca. 50 M€. De marktomstandigheden (beperkt aantal aanbieders en schaarste aan materialen) zullen de komende twee tot drie jaar naar verwachting onveranderd blijven.

Stand van zaken versoberingen

Met het OGO is afgesproken een taakstelling van 70 M€ te realiseren door het soberder realiseren van de projectscope. Aanvullend op het in Q4 ingeboekte synergievoordeel van OVT3 Zuid ad. 22 M€ is afgelopen rapportageperiode voor ca. 36 M€ aan versoberingen ingeboekt. Dit bedrag is in de prognoses verwerkt. In dit bedrag zit de door Zuidasdok gekwantificeerde impact van de

versoeringen op de prognose van Tunnel bedraagt totaal 15 M€ (excl. BTW), deze is reeds onderdeel van de concept uitvoeringsprijs.

5.3.1 Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie + 619,3 M€)

De PES totaal bedraagt per 30 juni 2025 5.444,1 M€, dit was 4.824,8 M€ in de H2-2024 rapportage. De stijging van 619,3 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

PES ART 17 Zuidasdok (+ 533,2 M€)

• Extra werkzaamheden portalen	+	0,2 M€
• Verontdiepen bodem Schinkelbrug (fase 1)	+	0,1 M€
• Impactanalyse Nieuwe A2 Entree Zuidelijke variant	+	0,3 M€
• Div. wijziging OVT (SGI Datanetwerk NS / Wijziging Bosch camera types	+	0,1 M€
• Indexering raming naar prijspeil 2025	+	86,1 M€
• Vertraging OVT met 14,5 maanden	+	10,0 M€
• Horizontale afsteuning OVT3 op Tunnel	-/-	11,3 M€
• Effectuering versoeringsmaatregelen (spoor 1)	-/-	24,3 M€
• Indicatie concept uitvoeringsprijs Tunnel (incl. vertraging en versoeringen)	+	435,0 M€
• Div. wijzigingen KNM a.g.v. afwijkingen voorontwerp en staat areaal en vertaling naar KNA (incl. aanvulling onvoorzien)	+	37,0 M€

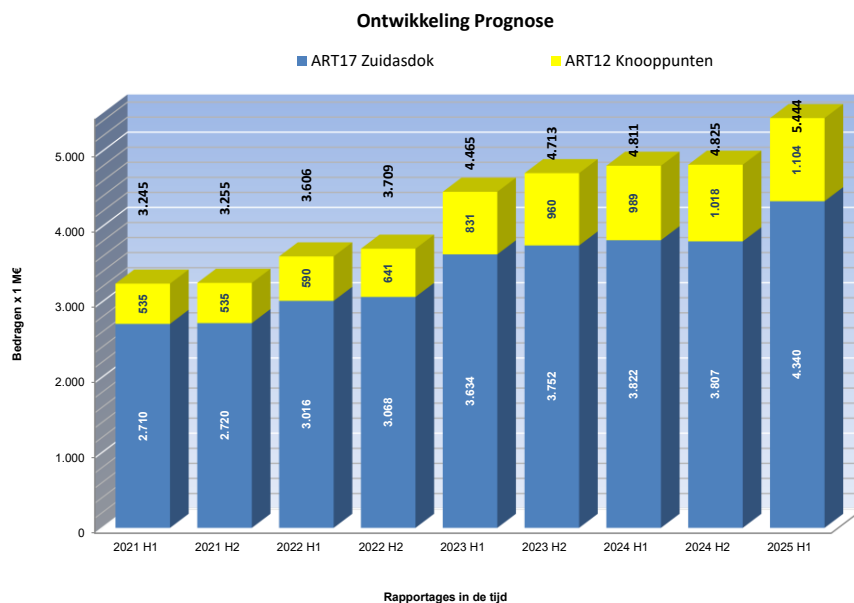
PES ART 12 Knooppunten (+ 86,1 M€)

• Extra werkzaamheden portalen	+	1,3 M€
• Verontdiepen bodem Schinkelbruggen (fase 1)	+	1,0 M€
• Indexering raming naar prijspeil 2025	+	22,6 M€
• Effectuering versoeringsmaatregelen (spoor 1)	-/-	2,8 M€
• Div. wijzigingen KNM a.g.v. afwijkingen voorontwerp en staat areaal en vertaling naar KNA (incl. aanvulling onvoorzien)	+	63,9 M€
• Beheer schadevolgsysteem/ resterende schademeldingen	+	0,1 M€

Prognose	2024 H2	Mutatie	2025 H1
ART 17 Zuidasdok	3.807	533	4.340
ART 12 Knooppunten	1.018	86	1.104
Totaal	4.825	619	5.444

Tabel 1 Mutaties Prognose (PES)

In figuur 1. 'Ontwikkeling Prognose (PES)', wordt de opbouw en ontwikkeling van de PES van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Figuur 1 Ontwikkeling Prognose (PES)

5.3.2 Budget programma (pp 2024)⁴

Budget (mutatie +3,0 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 30 juni 2025 4.291,5 M€, dit was 4.288,5 M€ in de H2-2024 rapportage. In deze verslagperiode hebben zich per saldo voor 3,0 M€ aan wijzigingen voorgedaan in het budget.

Budget ART 17 Zuidasdok (+ 0,6 M€)

- Extra werkzaamheden portalen + 0,2 M€
- Verontdiepen bodem Schinkelbruggen (fase 1) + 0,1 M€
- Impactanalyse Nieuwe A2 Entree Zuidelijke variant (Groot) + 0,3 M€
- Div. wijziging OVT (SGI Datanetwerk NS / Wijziging Bosch camera types) + 0,1 M€

Budget ART 12 Knooppunten (+ 2,4 M€)

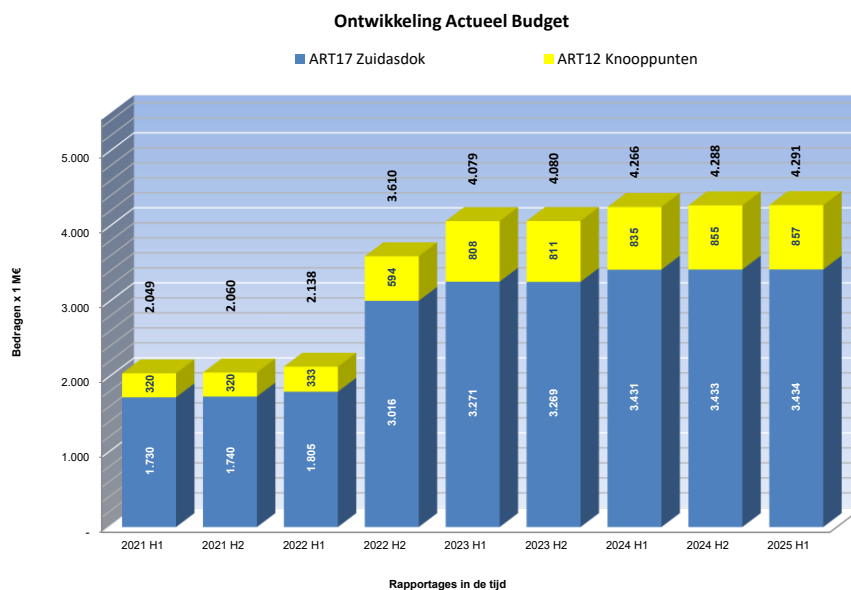
- Extra werkzaamheden portalen + 1,3 M€
- Verontdiepen bodem Schinkelbruggen (fase 1) + 1,0 M€
- Beheer schade volgsysteem en resterende schademeldingen + 0,1 M€

Actueel Budget	2024 H2	Mutatie	2025 H1
ART 17 Zuidasdok	3.433	1	3.434
ART 12 Knooppunten	855	2	857
Totaal	4.288	3	4.291

Tabel 2 Mutaties Budget (pp 2024)

In figuur 2 - 'Ontwikkeling Actueel Budget' wordt de opbouw en ontwikkeling van het budget van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode. Onderdeel van dit budget is 87 M€ die ten tijde van gunning OVT2 tijdelijk is toegevoegd aan het budget van Zuidasdok. Voor dit tijdelijke budget dienen nog bestuurlijke afspraken gemaakt te worden tussen de partners.

⁴ Zoals op pagina 29 is beschreven zijn de budgetten nog niet geïndexeerd vanwege onzekerheid over de mate van toekenning van de IBOI. Vandaar zijn de budgetten weergegeven in prijspeil 2024.



Figuur 2 Ontwikkeling Budget

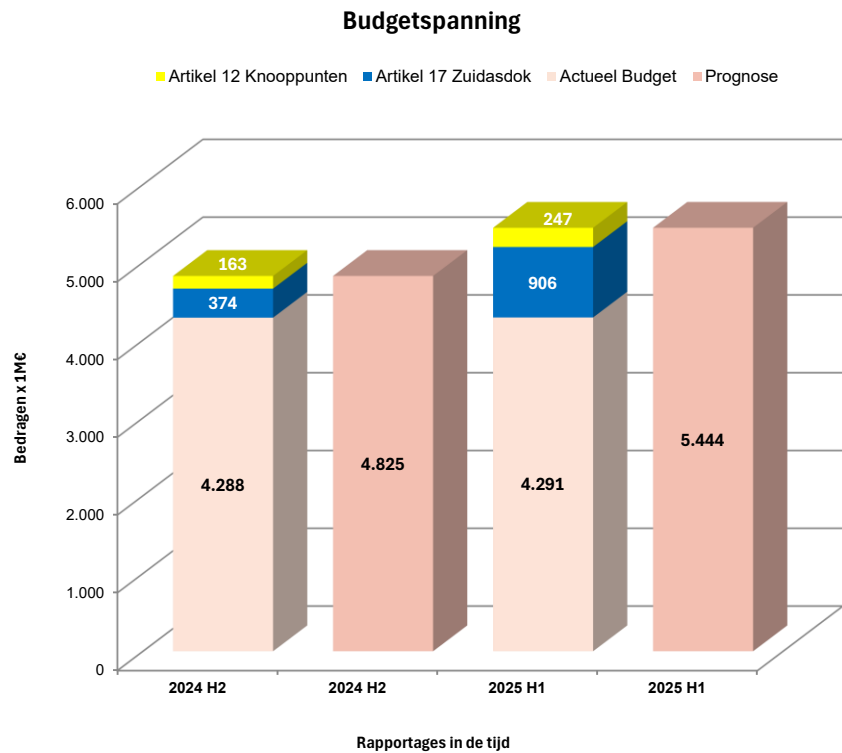
5.3.3 Budgetspanning

Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 1.153 M€ bestaande uit 906,1 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 246,5 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H2-2024 rapportage bedroeg de budgetspanning 536,2 M€. In de inleiding van deze paragraaf is reeds beschreven wat de oorzaken zijn van deze toename. De budgetspanning is exclusief 50 M€ markteffect.

Omschrijving	2024 H2	Mutatie	2025 H1
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	3.433	1	3.434
Prognose ART 17 Zuidasdok	3.807	533	4.340
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	-374	-532	-906
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	855	2	857
Prognose ART 12 Knooppunten	1.018	86	1.104
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	-163	-84	-247
Budgetspanning	-536	-616	-1.153

Tabel 3 Mutaties Budgetspanning, exclusief 50 M€ markteffect

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



Figuur 3 Ontwikkeling Budgetspanning, exclusief 50 M€ markteffect

5.3.4 Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen in het actuele budget bedraagt 4.291 M€. Bij de H2-2024 rapportage bedroeg dit 4.288 M€. De mutatie bedraagt 3 M€ aan budget en is hiervoor onder 'Budget Programma' toegelicht. De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 4 'Bijdragen financieringspartijen'.

Financiering/Bijdragen	Actueel Budget		
	2024 H2	Mutatie	2025 H1
Rijk	2.465	0	2.465
Gemeente Amsterdam	435	0	435
Vervoerregio Amsterdam	359	-0	359
Provincie Noord Holland	87	-	87
Subsidies	3	-	3
Bijdragen Overige derden	86	0	86
Subtotaal ART17 Zuidasdok	3.433	1	3.434
Rijk	853	1	854
Gemeente Amsterdam	3	1	4
Bijdragen Overige derden	-	-	-
Subtotaal ART12 Knooppunten	855	2	857
Totaal programma Zuidasdok	4.288	3	4.291

Tabel 4 Bijdragen financieringspartijen (pp 2024)

5.3.5 Kasreeks bijdragen partijen

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

Kasreeks bijdragen / Actueel budget	T/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 ev	Totaal
Rijk	621	187	166	291	226	192	197	584	2.465
Gemeente Amsterdam	127	44	37	37	44	38	41	67	435
Vervoerregio Amsterdam	105	36	30	31	36	31	34	56	359
Provincie Noord Holland	87	-	-	-	-	-	-	-	87
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Bijdragen Overige derden	1	0	16	1	10	-	-	59	86
Subotaal ART17 Zuidasdok	944	267	249	360	316	261	272	766	3.434
Rijk	148	101	101	91	79	106	114	115	854
Gemeente Amsterdam	-	2	1	0	-	-	-	-	4
Bijdragen Overige derden	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subotaal ART12 Knooppunten	148	103	102	92	79	106	114	115	857
Totaal programma Zuidasdok	1.092	370	350	451	394	367	386	880	4.291

Tabel 5 Kasreeks Actuele Bijdragen

5.3.6 Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 6 'Realisatie uitgaven en verplichtingen' zijn de aangegane verplichtingen, de uitgaven en het resterende deel nog te verplichten weergegeven.

Realisatie projecten	(1)	(2)			(3)	(4=1-2)	(5)	(6)
	Actueel Budget	Aangegane verplichtingen			Gedane Uitgaven	Nog te verplichten	Aangegane Verplichtingen	Uitgaven
	2025 H1	2024 H2	Mutatie	2025 H1	2025 H1	2025 H1	2025	2025
Subotaal ART17 Zuidasdok	3.434	1.577	42	1.619	1.011	1.815	42	67
ART12 Knooppunten	857	400	15	415	174	442	15	26
Totaal programma Zuidasdok	4.291	1.977	57	2.034	1.185	2.257	57	93

Tabel 6 Realisatie uitgaven en verplichtingen⁵

⁵ Het MC-budget is het budget zoals opgenomen in de begroting en kan afwijken van het actueel budget. Aangegane verplichtingen zijn inclusief nog te verrekenen vooraftek BTW.

5.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling van de risico's binnen het programma Zuidasdok toegelicht. De hier benoemde risico's betreffen gebeurtenissen die zich kunnen voordoen en impact kunnen hebben op de uitvoering van het programma. De top 10 programmarisico's van Zuidasdok ziet er als volgt uit:

Positie H1 2025	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H2 2024
1	Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning	=
2	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag	NW
3	Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie	=
4	Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders	=
5	Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen vigerende kaders worden afgerond	▲
6	Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op	▲
7	Er zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote hinder) ingepland te krijgen	=
8	Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
9	De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders	▼
10	Cumulatie van planningseffecten geeft druk op de haalbaarheid van de eindmijlpaal	=

(NW: nieuw risico, =: risico is gelijk gebleven, ▲: risico is toegenomen, ▼: risico is afgenomen)

Tabel 7 Top 10 programmarisico's

Er is één nieuw risico opgenomen in de Top 10 programmarisico's, namelijk het risico "De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag". Hierdoor is het risico "Er ontstaat mogelijk spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)" uit de top 10 gevallen.

Hieronder wordt de top 10 programmarisico's van Zuidasdok toegelicht.

Risico 1: Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning

Het risico 'Actuele prijs- en marktontwikkelingen leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning' is gelijk gebleven en blijft het top risico van het programma Zuidasdok. Ook Zuidasdok ervaart de gevolgen van een hoge inflatie, wat terugkomt in hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie, en onzekere marktomstandigheden. Aannemers stellen zich kritischer op ten opzichte van complexe infraprojecten en zijn minder bereid de grote risico's te dragen, hetgeen leidt tot een toename van de kostenprognoses. Ook de krapte op de arbeidsmarkt leidt tot verhoging van de kosten. Deze onzekere omstandigheden zullen nog aanhouden en zijn bepalend voor het hoge risicoprofiel van Zuidasdok met grote onzekerheden voor planning en kosten.

Om dit risico te beheersen worden de ontwikkelingen continu gemonitord en de consequenties hiervan voor de aanpak, de raming, de planning en het risicoprofiel van de projecten uitgewerkt. De eerder gemelde versoberingsmogelijkheden zijn verder uitgewerkt, grotendeels gerealiseerd en ingeboekt. In het tweede kwartaal van 2025 zijn in opdracht van het OGO, naar aanleiding van het financiële tekort van Zuidasdok, scenario's voor het omgaan met het tekort uitgewerkt ter voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg. Daarnaast onderzoekt het programma samen met de moederorganisaties mogelijkheden om de regeldruk op de projectrealisatie te verlagen om de landelijke trend van stijgende indirecte kosten te doorbreken.

Risico 2: De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag

Deze periode is er een nieuw risico in de top-10 van het programma. Vanwege het financiële tekort van Zuidasdok hebben er deze verslagperiode met meerdere opdrachtgevers overleggen plaatsgevonden ter voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg in juli 2025. Ondanks de val van het kabinet, wordt dit besluitvormingstraject nog vervolgd. Het kan echter de opdrachtgevers nog veel tijd kosten om te komen tot een voorstel hoe om te gaan met het financieel tekort. Deze situatie zal naar verwachting niet op korte termijn worden beslecht en daarom ziet Zuidasdok dit als een van de grootste risico's met als gevolg onzekerheid over de toekomst van Zuidasdok en mogelijke stilstand van projecten.

Als beheersing van dit risico, worden er vanuit Zuidasdok scenario's en kansen uitgewerkt die als input fungeren voor het OGO en Bestuurlijk Overleg. Ook is er een 'technische sessie' georganiseerd waarin toelichting is gegeven aan de opdrachtgevers over hoe Zuidasdok van een referentieontwerp van Tunnel naar realisatie concept van de opdrachtnemer zijn gegaan en wat de grootste verschillen hierbij zijn.

Risico 3: Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie

Door grote krapte op de arbeidsmarkt wordt het voor zowel de programmaorganisatie Zuidasdok als de opdrachtnemers lastiger voldoende gekwalificeerde medewerkers te vinden en vast te houden. Zuidasdok is sterk afhankelijk van personeel met specifieke expertise en ervaring. Dit speelt bijvoorbeeld bij specialisten op het gebied van metrobeveiligingssystemen of bij ontwerpers binnen de railsector. Een gebrek aan voldoende gekwalificeerd personeel kan leiden tot vertraging in het werk. De krapte op de arbeidsmarkt zal, door stijgende personeelskosten, naar verwachting leiden tot hogere

bouwkosten. Er zijn signalen vanuit de projecten dat het aantal beschikbare ervaren experts vanwege meerdere oorzaken (gevraagde capaciteit elders, regelgeving) schaarser wordt. Tevens is er sprake van een blijvend hoge werkdruk in de werkvoorbereiding die niet eindeloos kan worden volgehouden. De kwantificering van dit risico is daarom deze periode gelijk gebleven.

Om dit risico te beheersen streeft Zuidasdok voor haar eigen programmaorganisatie naar meerjarige overeenkomsten met leveranciers op het gebied van techniek, omgevingsmanagement, contractmanagement en projectbeheersing. Daar waar deze overeenkomsten aflopen wordt tijdig een nieuwe aanbesteding gestart. Ook worden met de opdrachtgevers afspraken gemaakt om specialisten die op andere projecten werken voor Zuidasdok in te zetten. Bij project OVT ondersteunt Zuidasdok de opdrachtnemerscombinatie met eigen capaciteit om de productie te kunnen continueren.

Risico 4: Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders

Voor het uitvoeren van de projecten binnen Zuidasdok zijn er voldoende werkterreinen nodig. De beschikbaarheid van werkterreinen blijft zeer kritisch. Dit speelt met name in het kerngebied waar gebouwd wordt terwijl dit drukke gebied volledig moet blijven functioneren. Een gebrek aan werkterreinen leidt tot een inefficiënter bouwproces als gevolg van o.a. omslachtigere faseringen en meer bouwtransport. Daarnaast heeft beperkte ruimte consequenties voor omgevingsveiligheid en hinderbeperking, wat resulteert in hogere kosten en langere doorlooptijden. Voor de realisatie van het Erotisch Centrum heeft het programma Zuidasdok in de impactanalyse aangegeven dat de beschikbaarheid van een alternatief werkterrein voorwaardelijk is om mee te kunnen werken aan de inpassing van het Erotisch Centrum op locatie Europaboulevard.

Het risico op mogelijk onvoldoende werkterreinen blijft actueel. Hoewel de wethouder van de gemeente Amsterdam goedkeuring heeft gegeven aan Zuidasdok om zeven werkterreinen te mogen gebruiken voor project Tunnel, ligt er nog wel de uitdaging om deze werkterreinen tijdig planologisch juridisch vergund te krijgen. Voor knooppunt Amstel is een werkterrein voor ogen waar nog een akkoord voor nodig is. Tevens is het technisch gezien uitdagend om van deze locatie een geschikt werkterrein te maken. Daarmee is het risico nog niet beheerst en blijft aanwezig.

Risico 5: Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen vigerende kaders worden afgerond

In project Tunnel is in september 2024 gestart met het bouwteam met als opgave om gezamenlijk een ontwerp uit te werken. De bouwteamfase heeft als doel om eind 2026 binnen de richtprijs over te gaan tot gunning van het realisatiecontract. Uitdagingen om binnen de richtprijs te blijven zitten in de bouwcomplexiteit, de krappe ruimte en de geografische en faseringsraakvlakken met de andere Zuidasdok projecten. Daarbij moeten uitgangspunten van het referentieontwerp worden herzien. Hierdoor is gebleken dat de eerste concept uitvoeringsprijs hoger uitviel dan de richtprijs. Dit heeft ervoor gezorgd dat de spanning van het budget van Zuidasdok is toegenomen. Daarbij is het bouwteam, naast het lopende ontwerptraject, bezig met het uitwerken van optimalisaties om de uitvoeringsprijs te verlagen. Dit resulteert in extra werkzaamheden waarmee de afgesproken mijlpaal (eind 2026 gunning van het realisatiecontract) onder druk komt te staan. Dit alles maakt dat dit risico actueel blijft.

Hoe Zuidasdok omgaat met het financieel tekort, staat beschreven bij risico 2. Daarnaast heeft Zuidasdok versterking toegevoegd aan de bouwteamdirectie en

op cruciale onderdelen, zoals in het team van kostenramers. Vanuit de programmadirectie Zuidasdok is bij het gehele bouwteam de nadruk gelegd op het kostenbewust ontwerpen. Hiermee is de verwachting dat Zuidasdok meer grip krijgt op de ontwikkeling van de uitvoeringsprijs en tijdig kan bij sturen waar nodig.

Risico 6: Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op

De werkzaamheden van Zuidasdok zijn complex en vinden plaats in een dicht bebouwde omgeving. Er worden onder andere verschillen opgemerkt tussen de areaalgegevens en de daadwerkelijke situatie buiten wat kan zorgen voor tegenvallers in het uitwerken van de ontwerpen en bij de uitvoering van de werkzaamheden. Ook zijn de periodes van buitendienststellingen kort waardoor de mogelijkheid om eventuele tegenvallers op te vangen beperkt is. Tevens worden er zwaardere eisen gesteld aan veiligheid en duurzaamheid.

Dit risico wordt beheerst door zoveel mogelijk te streven naar robuuste en bewezen bouwmethoden. Verder wordt veel aandacht besteed aan het verkrijgen van de betrouwbare areaalgegevens, het behouden van technische kennis binnen de programmaorganisatie, het uitvoeren van toetsen en reviews op kritische aspecten van de projecten en een gedegen afstemming van de raakvlakken tussen projecten onderling.

Risico 7: Er zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote reizigers- en verkeershinder) ingepland te krijgen

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

Er vindt, om dit risico te beheersen, veel coördinatie plaats tussen de projecten van Zuidasdok en met de betrokken omgevingspartijen. Er wordt proactief afgestemd met betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam (V&OR), GVB, ProRail en overige gemeenten waarbij constructief wordt meegedacht in de mogelijkheden de werkzaamheden op elkaar af te stemmen en de hinder te beperken. Tegelijkertijd moet er rekening worden gehouden met een bepaalde mate van hinder, waarover tijdig en zorgvuldig gecommuniceerd wordt aan alle betrokkenen.

Risico 8: Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder

De werkzaamheden van het programma Zuidasdok zijn complex, omvangrijk en van aanzienlijke duur. Daarbij wordt gewerkt in een dicht bebouwde omgeving met beperkt beschikbare ruimte. Een bepaalde mate van hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden is dan ook onvermijdelijk, zoals geluidshinder, trillingshinder, verminderde doorstroming en verslechterde bereikbaarheid. Dit kan grote impact hebben op de omgeving en de gebruikers van het gebied waardoor dit weerstand kan oproepen. OVT is buiten volop in realisatie waaronder een aantal buitendienststellingen met de nodige afsluitingen en hinder. Ook knooppunt De Nieuwe Meer is bezig met de eerste werkzaamheden buiten.

Dit risico wordt beheerst door hinder mee te wegen bij de keuze van uitvoeringsmethodes en de planning van werkzaamheden. Daarnaast wordt nagestreefd om werkzaamheden zo voorspelbaar mogelijk uit te voeren en belanghebbenden tijdig en juist te informeren over de mogelijke hinder. Via

verschillende kanalen wordt over de mogelijke hinder met de omgeving gecommuniceerd, zie paragraaf 4.3.

Risico 9: De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders

Dit risico heeft een sterke samenhang met risico 1 'Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning'. De marktsituatie zorgt ervoor dat de projecten mogelijk door de markt als erg risicovol worden beschouwd en marktpartijen minder geïnteresseerd zijn in de uitvoering van deze projecten. Marktpartijen zijn terughoudender geworden bij het aangaan van grote, complexe en risicovolle contracten en daarnaast ook bij het aangaan van meerdere grote contracten tegelijkertijd. Dit kan invloed hebben op de belangstelling voor de aanbestedingen of de uiteindelijke prijs.

Momenteel loopt de aanbesteding voor knooppunt Amstel en de verwachting is dat het contract later dit jaar gegund kan worden. Daarmee is het risicoprofiel van dit risico verder gedaald. Alleen de aanbesteding van OVT3 volgt daarna nog. Om dit risico te beheersen is er intensief contact met marktpartijen om na te gaan met welk risicoprofiel en onder welke voorwaarden de projecten van Zuidasdok succesvol aanbesteed kunnen worden. Een en ander is uiteindelijk ook afhankelijk van bestuurlijke besluitvorming over het financiële tekort van Zuidasdok (zie risico 2).

Risico 10: Cumulatie van planningseffecten geeft druk op de haalbaarheid van de eindmijlpaal

De planning van de projecten en ook het programma als geheel is als gevolg van een aantal actualiteiten onder druk komen te staan. Als gevolg van het budgettekort zijn er wijzigingen doorgevoerd in de aanpak van de aanbesteding van knooppunt Amstel. OVT meldt een vertraging van de openstelling van de Brittenpassage. Daarnaast zitten er in het algemeen veel planningsafhankelijkheden tussen de projecten van Zuidasdok waardoor een verschuiving in een project impact kan hebben op het volgende project. Tegenvallers bij OVT kunnen mogelijk gevolgen hebben op de planning van andere projecten. Deze gebeurtenissen zorgen voor extra druk op de planning waardoor er steeds minder buffer in de totaal planning van het programma Zuidasdok is. Deze ontwikkelingen hebben als mogelijk gevolg dat de bestuurlijk vastgelegde eindmijlpaal van 2036 in het geding komt.

Om dit risico te beheersen zal o.a. de haalbaarheid van de buitendienststelling, continu gemonitord worden. Daarnaast zal worden onderzocht of de planningen op onderdelen minder afhankelijk van elkaar kunnen worden gemaakt.

5.5 Organisatie en kwaliteit

In deze rapportageperiode zijn met het nieuwe Ingenieursbureau Zuidasdok afspraken gemaakt over de transitiefase naar het nieuwe contract dat in 21 april 2025 is ingegaan.

Per 1 januari 2025 is de uitvoering van projectbeheersing volledig overgenomen door het nieuwe consortium PACT, bestaande uit PwC, AT Osborne en Praeceptum.

Zuidasdok maakt deels gebruik van de administratieve systemen van gemeente Amsterdam. Per 1 januari is door de gemeente een nieuw systeem (AFIS) in gebruik genomen, dat gedurende de hele verslagperiode leidt tot problemen met inkopen, bestellingen en betalingen. Helaas heeft Zuidasdok hier ook last

van en wordt met diverse beheersmaatregelen getracht zo weinig mogelijk overlast te creëren voor relaties. Deze situatie is besproken met de Auditdienst Rijk, omdat dit ook consequenties zal hebben voor de financiële rapportages van Zuidasdok in het jaar 2025.

In deze verslagperiode is er veel aandacht geweest voor het proces rond het verwerken van (scope)wijzigingen. Dat is op zich niet vreemd gezien de onderwerpen die momenteel spelen binnen het programma. Met de lopende en geplande audits, evaluaties en onderzoeken tracht Zuidasdok aanscherpingen te zoeken in de processen rond de (scope)wijzigingen en leer- en verbeterpunten uit de projecten te delen met de gehele programmaorganisatie. Dit leidt ertoe dat de Zuidasdok een 'lerende organisatie' is en blijft.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17)

bedragen in € x 1.000			Bijdragen aan taakstellend budget					
Mutatie	Soort mutatie	Prijspeel	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
BOK 9-7-2012	baseline	2011	979.000	201.000	130.000	75.000		1.385.000
IBOI2012 (18,9476%)	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421		26.242
IBOI2013 (1,659078%)	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268		23.331
IBOI2014 (1,21%)	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940		16.916
BOK 9-7-2014		2014	1.025.936	210.680	136.244	78.629		1.451.489
TEN-T planuitwerking	extra bijdrage	2013					2.500	2.500
VTW HTV5 Amstelveen	scopewijziging	2014			1.568			1.568
VTW overdracht VU/Boelelaan	scopewijziging	2014			-580			-580
VTW Brittenpassage	scopewijziging	2014					26.000	26.000
VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL	scopewijziging	2014						0
Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	40.304					40.304
Compensatie GF ivm BCF	BO afspraak	2014		-4.390				-4.390
Piet Kransenbergpad	scopewijziging	2014						0
Liften Brittenpassage	scopewijziging	2014						0
VTW bus- en tramhalte Strawinskylaan	scopewijziging	2014		2.850				2.850
VTW definitieve toegang SET- gebouw	scopewijziging	2014		600				600
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	scopewijziging	2014			9.225			9.225
VTW verbrede Minervapassage	scopewijziging	2014					33.400	33.400
VTW vervallen toerit S110	scopewijziging	2014						0
VTW aansluiting S108- Zuid	scopewijziging	2014						0
VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	scopewijziging	2014						0
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	baseline	2014	1.066.240	209.740	146.456	78.629	61.900	1.562.965
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	scopewijziging	2014			94			94
VTW bovenwettelijke geluidsschermen	scopewijziging	2014						0
VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel ivm onderhoud en calamiteiten	scopewijziging	2014						0
VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	scopewijziging	2014						0
VTW Keerlus tram 4	scopewijziging	2014						0
VTW robuustheidsmaatregelen tram	scopewijziging	2014		235	4.465			4.700
VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109	scopewijziging	2014						0
IBOI2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26	5.531
Totaal per 30-06-2015	stand Q2-2015	2015	1.070.142	210.741	151.551	78.931	61.926	1.573.280
VTW configuratie metrospooren	scopewijziging	2015		171	3.249			3.420
VTW aansluiting ProRail beleidskader Outilslage	scopewijziging	2015					712	712
Totaal per 30-09-2015	stand Q3-2015	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931	62.638	1.577.423
Teruggaaf BTW 2012-2013	ontvangst derden	2015					345	345
ABN Amro Fietsparkeergarage Mahlerplein	ontvangst derden	2015					90	90
Totaal per 31-12-2015	stand Q4-2015	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931	63.073	1.577.858
VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2015	3.750					3.750
VTW Voorinvestering daklaan	scopewijziging	2015		1.298				1.298
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	scopewijziging	2015		3.576				3.576
VTW Calamiteiten Opsiteplaats	scopewijziging	2015	1.200					1.200
VTW Cap. tijdelijk gelijkrichterstation Mahler	TERUGGETROKKEN	2015						0
VTW geluidsscherm en lay-out keerspooren	scopewijziging	2015						0
VTW Fietsroute over de Amstel	nadere detaillering	2015		70	70			140
Totaal per 31-03-2016	stand Q1-2016	2016	1.075.092	215.856	154.870	78.931	63.073	1.587.822
VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	scopewijziging	2015		240	80			320
IBOI2016	indexering	2016	1.715	370	271	151	314	2.821
IBOI2016 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2016	137					137
Totaal per 30-06-2016	stand Q2-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
Totaal per 30-09-2016	stand Q3-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
VTW kruising S108 Noord en Zuid	scopewijziging	2016						0
VTW Daklaan (teruggetrokken door Amsterdam op 10-5-2017)	TERUGGETROKKEN	2016		0				0
Totaal per 31-12-2016	stand Q4-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
VTW Waterberging stationsvoorzieningen	VERVALLEN ON HOLD	2016		n.t.b.				0
VTW comm. voorzieningen OV- caré zuidzijde OVT incl. fundering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2017		n.t.b.			n.t.b.	0
Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	meerkosten	2017					n.t.b.	0
Herallocatie n.a.v. gunning realisatiecontract	technische mutatie							0
Totaal per 31-03-2017	stand Q1-2017	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
IBOI2017 (1,15%)	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	710	16.755
IBOI2017 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2017					291	291
Totaal per 30-06-2017	stand Q2-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146
Totaal per 30-09-2017	stand Q3-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146
Totaal VTWs 33-34-36-37	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
Totaal per 31-12-2017	stand Q4-2017	2017	1.088.176	218.741	164.449	79.991	71.909	1.623.267

bedragen in € x 1.000			Bijdragen aan taakstellend budget					
Mutatie	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
IBOI 2018 (1,5257%)	indexering	2018	14.157	2.782	1.995	1.220	10.15	21.170
Totaal per 30-06-2018	stand Q2-2018	2018	1.102.334	221.523	166.444	812.12	72.924	1.644.437
Totaal per 31-12-2018	stand Q4-2018	2018	1.102.334	221.523	166.444	812.12	72.924	1.644.437
Totaal per 31-03-2019	stand Q1-2019	2018	1.102.334	221.523	166.444	812.12	72.924	1.644.437
IBOI 2019 (2,02%)	indexering	2019	16.053	3.453	2.607	1.640	14.14	27.167
IBOI 2019 (verschil door CPI op ontvangst. NS)	indexering	2019					67	67
Totaal per 30-06-2019	stand Q2-2019	2019	1.120.387	224.977	169.051	82.852	74.405	1.671.671
afrekening Waternet	ontvangst derden	2019					128	128
Totaal per 30-09-2019	stand Q3-2019	2019	1.120.387	224.977	169.051	82.852	74.533	1.671.799
Totaal per 31-12-2019	stand Q4-2019	2019	1.120.387	224.977	169.051	82.852	74.533	1.671.799
Totaal per 31-03-2020	stand Q1-2020	2019	1.120.387	224.977	169.051	82.852	74.533	1.671.799
Werkhypothesen uitvoering.								0
- Dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn								0
- Metro stijlpunten M en B								0
- Bouwfaserings en layout metrospooren								0
- Bouwfaserings treinspooren/OVT								0
IBOI 2020 (1,658%)	indexering		13.710	2.833	2.129	1.374	1.185	21.231
IBOI 2020 (verschil door CPI op ontvangst. NS)	indexering						431	431
Totaal per 30-06-2020	stand Q2-2020	2020	1.134.097	227.810	171.180	84.226	76.149	1.693.462
Totaal per 31-12-2020	stand Q4-2020	2020	1.134.097	227.810	171.180	84.226	76.149	1.693.462
Overboeking ontvangst geluidsmatregelen naar Art. 17		2020		605				605
Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17		2020					122	122
indexering ontvangsten OVT		2020	1.081					1.081
Totaal per 31-03-2021	stand Q1-2021	2020	1.135.178	228.415	171.180	84.226	76.271	1.695.270
IBOI 2021 (2,354%)	indexering	2021	20.316	3.964	2.989	1.322		28.591
IBOI 2021 (aanv. indexering ontvangsten)	indexering	2021		27			891	918
Overlooppaswissel ten oosten van RAI naar scope ZAD	scope wijziging	2021			4.450			4.450
OVCP	scope wijziging	2021			1.734			1.734
Totaal per 30-06-2021	stand Q2-2021	2021	1.155.494	232.406	180.353	85.548	77.162	1.730.963
Extra Corona budget OVT 1e tranche	extra bijdrage	2021						550
Correctie OVCP	scope wijziging	2021			-1.734			-1.734
Totaal per 30-09-2021	stand Q3-2021	2021	1.156.044	232.406	178.619	85.548	77.162	1.729.779
Tijdelijke maatregelen perrons OVT	scope wijziging	2021					149	149
No regret maatregelen	scope wijziging	2021			116.52			116.52
Totaal per 31-12-2021	stand Q4-2021	2021	1.156.044	232.406	190.271	85.548	77.311	1.741.580
Correctie aankoopkosten BLS 2012	adm wijziging	2021	-385					-385
Correctie IBOI 2021 (aanv. indexering ontvangsten)	indexering	2021	-891	-27				-918
Reparatie conversie Q2-21	adm wijziging	2021	-57					-57
Correctie conversie	adm wijziging	2020	26					26
Extra Corona budget OVT 2e tranche (correctie Q3-2021)	extra bijdrage	2021	400					400
Correctie stand Q4-2021 (-26k€Project Oud en +29k€KNA)	adm wijziging	2021	3					3
Totaal per 31-03-2022	stand Q1-2022	2021	1.155.140	232.379	190.271	85.548	77.311	1.740.649
IBOI	indexering	2022	40.665	8.606	7.320	1.484	3.776	61.851
Correctie IBOI 2022 (aanv. indexering bijdragen NS)	indexering	2022					696	696
ADM 0111 Correctie budget OVT i.o.m. BS	adm wijziging	2022	1.162					1.162
ADM 0105 - Herberekening kunstwerken	scope wijziging	2022	167					167
Totaal per 30-06-2022	stand Q2-2022	2022	1.197.134	240.985	197.591	87.032	81.783	1.804.525
		2022						0
Totaal per 30-09-2022	stand Q3-2022	2022	1.197.134	240.985	197.591	87.032	81.783	1.804.525
ADM 128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasok o.b.v. H1-2022	adm wijziging	2022	908.743	166.443	136.471			1.211.657
ADM 133 Verschuiving correctie Q1 van Art 17 naar Art 12	adm wijziging	2022	-29					-29
Totaal per 31-12-2022	stand Q4-2022	2022	2.105.848	407.428	334.062	87.032	81.783	3.016.153
								0
Totaal per 31-03-2023	stand Q1-2023	2022	2.105.848	407.428	334.062	87.032	81.783	3.016.153
SCW 036 Vervanging Rozenoordbrug	scope wijziging	2022	25.221					25.221
ADM 0160 Aanvullend IBOI 2022	indexering	2022	14.675	2.596	2.159		7	19.437
ADM 0154 IBOI 2023	indexering	2023	85.630	15.813	13.150		3.800	118.393
ADM 0151 Aanpassing aanvullend budget AMS & VRA	adm wijziging	2022		-1.529	1.529			0
SCW 038 Impactanalyse Hellinghoek Fietspad Riekerweg	scope wijziging	2022		31				31
ADM 1611Bijstelling IBOI vs CPI op bijdrage NS (Derden)	indexering	2023					2.923	2.923
SCW 037 Meerjarig Onderhoud Tunnel (7 jaar)	scope wijziging	2023	29.000					29.000
SCW 002 Vast Onderhoud voor WNN	scope wijziging	2023	8.036					8.036
ADM 0162 Aanvullend budget KNM	adm wijziging	2022	52.000					52.000
Totaal per 30-06-2023	stand Q2-2023	2023	2.320.420	424.340	350.900	87.032	88.513	3.271.194
ADM 0164 Correctie IBOI 2023	adm wijziging	2023	-261	-180	-162		-5	-609
ADM 0165 Correctie IBOI aanvulling 2022	adm wijziging	2023	-600					-600
ADM 0166 Verschuiving IBOI TUN/PEAT/OVT	adm wijziging	2023						
ADM 0173 Afsluiting P.208	adm wijziging	2023						
ADM 0175 Correctie SCW 03 (zie 2022Q3)	adm wijziging	2023						
ADM 0169 Overheveling budget OVT3→OVT2 57,38mio tbv gunning OVT2	adm wijziging	2023						
Totaal per 30-09-2023	stand Q3-2023	2023	2.319.548	424.160	350.737	87.032	88.507	3.269.984
SCW 172 Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (WZG-0019)	scope wijziging	2023		765				765
SCW 0095 Impactanalyse vervangen Rozenoordbrug	scope wijziging	2023	250					250
SCW 0163 Impactanalyse stalen vallen Schinkelbruggen	scope wijziging	2023	158					158
ADM 0187 Overeenkomsten stationsvoorzieningen NS	adm wijziging	2023					-2.316	-2.316
Totaal per 31-12-2023	stand Q4-2023	2023	2.319.955	424.924	350.737	87.032	86.191	3.268.839
SCW 0185 Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM	scope wijziging	2023	122					122
ADM 0205 aanvullend budget OVT vanuit NZL i.v.m. gunning OVT2	adm wijziging	2023	87.000					87.000
SCW 0110 Engineering Tussendek Atrium	scope wijziging	2023						0
Totaal per 31-03-2024	stand Q1-2024	2023	2.407.077	424.924	350.737	87.032	86.191	3.355.961
ADM 0213 IBOI 2024	adm wijziging	2024	54.753	9.634	8.093		2.572	75.052
SoW 0190 Stalen vallen: Aanvulling berekeningen brug 9	scope wijziging	2024	60					60
SoW 0191 Stalen vallen berekeningen brug 1	scope wijziging	2024	94					94
SCW 0207 Onderhoud WK's en Polo Loc en Beheer Schadedossier (Pacer)	scope wijziging	2024	38					38
SCW 0135 Impactanalyse geluidschermen Schinkelkwartier	scope wijziging	2024		70				70
Totaal per 30-06-2024	stand Q2-2024	2024	2.462.022	434.628	358.830	87.032	88.763	3.431.275
Totaal per 30-09-2024	stand Q3-2024	2024	2.462.022	434.628	358.830	87.032	88.763	3.431.275
SCW 0192 Stalen vallen WNN	scope wijziging	2024	2.700					2.700
ADM 0217 Correctie IBOI 2024	adm wijziging	2024	282	-10	-122		-69	81
ADM 0217 Correctie IBOI 2024 vs. CPI	adm wijziging	2024					-697	-697
Totaal per 31-12-2024	stand Q4-2024	2024	2.465.004	434.618	358.708	87.032	87.997	3.433.360
SCW 0043 Impactanalyse Nieuwe A2 Entree Zuidelijke variant (Groot) (AMS)	scope wijziging	2024		255				255
SCW 0218 Verontdiepen bodem Schinkelbruggen fase 1 (AMS - art. 17)	scope wijziging	2024		111				111
SCW 0224 Extra werkzaamheden en portalen	scope wijziging	2024	164					164
Totaal per 31-03-2025	stand Q1-2025	2024	2.465.168	434.984	358.708	87.032	87.997	3.433.889
SoW 0227 SGI Data netwerk NS	scope wijziging	2024					32	32
SoW 0238 Wijziging Bosch camera types	scope wijziging	2024					56	56
SoW 0260 Beheer schade volgsysteem en resterende schademeldingen	scope wijziging	2024	12					12
Totaal per 30-06-2025	stand Q2-2025	2024	2.465.168	434.984	358.708	87.032	88.085	3.433.990

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12)

Bedragen in % x 1.000

Mutatie	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adm	SPA	PNH	Deren	Totaal
BOK 9-7-2012	baseline	2012	320.378					320.378
IBOI 2012 (18,9476%)	indexering	2012	6.070					6.070
IBOI 2013 (1,659078%)	indexering	2013	5.416					5.416
IBOI 2014 (1,21%)	indexering	2014	4.003					4.003
BOK 9-7-2014		2014	335.867	0	0	0	0	335.867
Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	-40.304					-40.304
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	baseline	2014	295.563	0	0	0	0	295.563
VTW optimalisatie vluchtstroken	scopewijziging	2014	0					0
IBOI 2015	indexering	2015	1.135					1.135
Totaal per 31-12-2015	stand Q4-2015	2015	296.698	0	0	0	0	296.698
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Knooppunten	scopewijziging	2015		567				567
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen	scopewijziging	2015	0					0
Totaal per 31-03-2016	stand Q1-2016	2015	296.698	567	0	0	0	297.265
IBOI 2016	indexering	2016	566					566
Totaal per 30-06-2016	stand Q2-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
Totaal per 30-09-2016	stand Q3-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
Totaal per 31-12-2016	stand Q4-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
Totaal per 31-03-2017	stand Q1-2017	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
IBOI 2017 (1,15%)	indexering	2017	3.394					3.394
Totaal per 30-06-2017	stand Q2-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
Totaal per 30-09-2017	stand Q3-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
Totaal per 31-12-2017	stand Q4-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
IBOI 2018 (1,5257%)	indexering	2018	4.224					4.224
Totaal per 30-6-2018	stand Q2-2018	2018	304.882	567	0	0	0	305.449
Totaal per 31-12-2018	stand Q4-2018	2018	304.882	567	0	0	0	305.449
Verkoop woonboot	ontvangst derden	2019					122	122
Totaal per 31-03-2019	stand Q1-2019	2018	304.882	567	0	0	122	305.571
IBOI 2019 (2,02%)	indexering	2019	5.431	28				5.459
Totaal per 30-06-2019	stand Q2-2019	2019	310.313	595	0	0	122	311.030
Totaal per 31-12-2019	stand Q4-2019	2019	310.313	595	0	0	122	311.030
IBOI 2020 (1,658%)	indexering	2020	4.439	10				4.449
Totaal per 30-06-2019	stand Q2-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
Totaal per 31-12-2020	stand Q4-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17				-605				-605
Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17							-122	-122
besluitvorming inboeken financiële effecten AIRBIM			-1.081					-1.081
Totaal per 31-03-2021	stand Q1-2021	2020	313.671	0	0	0	0	313.671
IBOI 2021 (2,354%)			6.085					6.085
Totaal per 30-06-2021	stand Q2-2021	2021	319.756	0	0	0	0	319.756
Totaal per 31-12-2021	stand Q4-2021	2021	319.756	0	0	0	0	319.756
Correctie conversie Q1-2021			-28					-28
Totaal per 31-03-2022	stand Q1-2022	2021	319.728	0	0	0	0	319.728
IBOI 2022 (5,162%)	indexering	2022	13.646					13.646
Totaal per 30-06-2022	stand Q2-2022	2022	333.374	0	0	0	0	333.374
SCW0104 Vervanging oplegging Overschiestraat	scopewijziging		3.757					3.757
Totaal per 30-09-2022	stand Q3-2022	2022	337.131	0	0	0	0	337.131
ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasdok o.b.v. H1-2022	adm. wijziging		256.802					256.802
ADM133 Verschuiving correctie Q1 van Art17 naar Art12	adm. wijziging		29					29
Totaal per 31-12-2022	stand Q4-2022	2022	593.962	0	0	0	0	593.962
Totaal per 31-03-2023	stand Q1-2023	2022	593.962	0	0	0	0	593.962
SCW0136 Vervanging Rozenoordbrug	scope wijziging	2022	124.779					124.779
ADM0160 IBOI 2022	indexering	2022	4.566					4.566
ADM0154 IBOI 2023	indexering	2023	27.813					27.813
SCW0102 Vast Onderhoud voor WNN	scope wijziging	2023	9.608					9.608
ADM0162 Aanvullend budget KNM	adm. wijziging	2022	47.000					47.000
Totaal per 30-06-2023	stand Q2-2023	2023	807.728	0	0	0	0	807.728
ADM_0164 Correctie IBOI 2023	adm. wijziging	2023	658					658
ADM_0165 Correctie IBOI aanvulling 2022	adm. wijziging	2023	-418					-418
ADM_0173 Afsluiting P.208	adm. wijziging	2023	0					0
Totaal per 30-09-2023	stand Q3-2023	2023	807.968	0	0	0	0	807.968
SCW_172 Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (WZG-0019)	scope wijziging	2023		2.567				2.567
SCW_0163 Impactanalyse stalen vallen Schinkelbruggen	scope wijziging	2023	942					942
Totaal per 31-12-2023	stand Q4-2023	2023	808.910	2.567	0	0	0	811.478
SCW0185 Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM	scopewijziging	2023	812					812
Totaal per 31-3-2024	stand Q1-2024	2023	809.722	2.567	0	0	0	812.290
ADM_0213 IBOI 2024	adm. wijziging	2024	21.487					21.487
ScW_0190 Stalen vallen: Aanvulling berekeningen brug 9	scopewijziging	2024	418					418
ScW_0191 Stalen vallen berekeningen brug 1	scopewijziging	2024	653					653
SCW_0207 Onderhoud WKS enPoLo Loc en Beheer Schadedossier (Pacer)	scopewijziging	2024	263					263
Totaal per 30-6-2024	stand Q2-2024	2024	832.543	2.567	0	0	0	835.111
Totaal per 30-9-2024	stand Q3-2024	2024	832.543	2.567	0	0	0	835.111
SCW_0192 Stalen vallen WNN	scopewijziging	2024	19.800					19.800
ADM_0217 Correctie IBOI 2024	adm. wijziging	2024	1					1
SCW_0221 Verzamelwijziging WNN - Aanpassen VT diagrammen, Uitvoeren	scopewijziging	2024	226					226
Totaal per 31-12-2024	stand Q4-2024	2024	852.570	2.567	0	0	0	855.138
SCW_0224 Extra werkzaamheden portalen	scopewijziging	2024	1.318					1.318
SCW_0218 Verontdiepen bodem Schinkelbruggen Fase 1	scopewijziging	2024		960				960
Totaal per 31-03-2025	stand Q1-2025	2024	853.888	3.528	0	0	0	857.415
ScW_0260 Beheer schade volgsysteem en resterende schademeldingen	scopewijziging	2024	92					92
Totaal per 30-06-2025	stand Q2-2025	2024	853.980	3.528	0	0	0	857.508

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

 Vervoerregio
Amsterdam

programma
**zuidas
dok** , bouwt aan
bereikbaarheid

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



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ProRail

**× Gemeente
× Amsterdam**