



# Halfjaarlijkse rapportage Zuidasdok

Periode: 1 januari t/m 30 juni 2018

Auteur: Projectorganisatie Zuidasdok  
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok  
Versie: 1.0

Datum: 10-9-2018  
Volgnr.: 12  
Status: Definitief  
Bestand: ZDOK-1966948581-80

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



# Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Doel rapportage	4
1.2 Leeswijzer	4
1.3 Projectdoelstellingen	4
Hoofdstuk 2 Samenvatting	6
Hoofdstuk 3 Projectvoortgang	11
3.1 Planologische procedures	11
3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan	11
3.2 Werk in voorbereiding	11
3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus	11
3.2.2 Verwervingen	12
3.2.3 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden	13
3.3 Werk in uitvoering	14
Hoofdstuk 4 Projectbeheersing	15
4.1 Scope	15
4.1.1 Scopewijzigingen	15
4.1.2 Ontwikkelingen scope	15
4.2 Planning	17
4.2.1 Ontwikkelingen planning	17
4.2.2 Mijlpaaldata	18
4.3 Financiën	20
4.3.1 Budget en bijdragen partijen	20
4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand	22
4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven	25
4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten	25
4.3.5 Aangegane verplichtingen	26
4.4 Risico's	27
4.5 Veiligheid	30
4.6 Organisatie	30
4.7 Kwaliteit	31
Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie	32
5.1 Stakeholdermanagement	32
5.2 Raakvlakprojecten	33
5.3 Flankerende maatregelen	34
5.4 Amsterdam Zuidas Informatiecentrum / '1 loket'	36
5.5 Publiekscommunicatie	37
5.6 Media-analyse	39

Bijlagen	40
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	40
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	42
Financiering	43

## Hoofdstuk 1

# Inleiding

### 1.1 Doel rapportage

Voorliggende rapportage betreft de reguliere halfjaarlijkse rapportage voor het project Zuidasdok (inclusief Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel). Deze rapportage is openbaar en heeft tot doel aan de opdrachtgevers verantwoording af te leggen over de voortgang van het project Zuidasdok.

Door middel van deze rapportage kunnen Raden, Staten en de bestuursraad van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden geïnformeerd over de voortgang van het project. Vanwege het openbare karakter is deze rapportage tevens een informatiebron voor belanghebbenden en belangstellenden.

Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode januari tot en met juni 2018.

### 1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de projectdoelstellingen van het project beschreven die in principe vigerend zijn voor de gehele projectperiode. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt verantwoording afgelegd over de voortgang van het project in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 geeft verantwoording over de projectbeheersing van het project. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 verantwoording afgelegd over het omgevingsmanagement en de communicatie van het project.

### 1.3 Projectdoelstellingen

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. 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 komt.

De doelstellingen van het project Zuidasdok (inclusief de Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel) zijn vastgelegd in de Structuurvisie Zuidasdok en zijn de volgende:

1. een internationale toplocatie als onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
2. een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk;
3. een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt met internationale allure en
4. een duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Aandachtspunt bij deze doelstellingen is een complete stad in elke fase van ontwikkeling.

Het project 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;
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

## Hoofdstuk 2

# Samenvatting

### *Projectvoortgang afgelopen halfjaar*

Van de drie ingestelde beroepen op het wijzigingstracébesluit van de minister is er één ingetrokken door de aankoop van de woonboot van betreffende bezwaarmaker. De Stichting Advies Bestuursrechtspraak (StAB) heeft op verzoek van de Raad van State advies uitgebracht over de nog twee resterende beroepen. Op 3 mei 2018 heeft de zitting van de Raad van State plaatsgevonden. De uitspraak van de Raad van State wordt thans afgewacht.

Het realisatiecontract bevindt zich momenteel in de herijkingsfase. Hierin zijn het integraal Voorontwerp en de voorbereidende werkzaamheden (toestands- onderzoeken en conditionering) de belangrijkste werkstromen. Tijdens de herijkingsfase dient aannemerscombinatie ZuidPlus zijn aanbieding uit te werken in een integraal voorontwerp. Een herijkingsfase is geen gangbare fase binnen projecten, maar voor dit project speciaal ingericht zodat wordt voorkomen dat er onomkeerbare verplichtingen worden aangegaan voordat is vastgesteld dat er een integraal ontwerp is dat voldoet aan alle eisen en doelstellingen. Hierdoor worden risico's en onzekerheden nog voor de start de bouw zoveel mogelijk geminimaliseerd om zodoende een zo beheerst mogelijk bouwproces te verkrijgen. Het project heeft geleerd van grote projecten uit het verleden (bezint eer ge begint). De voortgang van het herijkingsproces is achtergebleven ten opzichte van de planning met als belangrijkste oorzaken:

- Een trage opbouw van de ZuidPlus organisatie in met name de eerste periode direct na gunning van het contract;
- Contractwijzigingen en onduidelijkheden, omissies en tegenstrijdigheden in de contracteisen;
- Meer dan voorziene complexiteit van de integrale ontwerp- en uitvoeringsopgave ZuidPlus waarbij knelpunten moeten worden opgelost om te voldoen aan de aanbieding en contractuele eisen;
- Afwijkingen in de werkelijke situatie ten opzichte van de informatie die door de opdrachtgever is verstrekt bij het contract.

Ondanks dat de herijkingsfase uitloopt is besloten om de geplande buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) in 2019 door te laten gaan. Deze zijn nodig voor de eerste uitvoeringswerkzaamheden met betrekking tot de openbaarvervoersterminal (OVT). Hierdoor neemt het risico af dat er te veel druk ontstaat op de buitendienststellingen in 2020.

Over de voortgang van de overige werkzaamheden zijn de volgende vermeldenswaardige ontwikkelingen te noemen:

- In februari en maart zijn de eerste bomen (circa 630 stuks) gekapt voor het project Zuidasdok ter plaatse van de Arnold Schönberglaan en Vivaldi;
- De eigendomsoverdracht van de autoparkeergarage Atrium (deel CRI) is voltooid en tevens zijn de sloopwerkzaamheden van de autoparkeergarage afgerond;
- Met de eigenaar van het Infinity-gebouw (de voormalige ING- "schoen") zijn nadere afspraken gemaakt waardoor vanaf 1 januari 2019 uitvoeringswerkzaamheden kunnen plaatsvinden;
- Op 19 april 2018 hebben NS Stations, ProRail en gemeente Amsterdam een overeenkomst ondertekend voor extra commerciële voorzieningen in de plinten tussen de Britten- en Minervapassage van station Zuid;
- De watercompensatie in de Duivendrechtse Polder en langs de Ringvaart (Amsterdamse Bos) is afgerond.

### *Scope*

In de afgelopen periode zijn geen scopewijzigingen besloten.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 17 februari 2018 een kredietbesluit genomen voor het DokDakPark. Zuidas werkt het DokDakPark verder uit en stemt dit af met projectorganisatie Zuidasdok, eerst op basis van het voorontwerp en vervolgens op basis van het detailontwerp van ZuidPlus. Eventueel leidt dit tot een bijbestelling van gemeente Amsterdam.

Op basis van de verkregen inzichten in het ontwerp van ZuidPlus en de voorgenomen BO MIRT-besluiten over de realisatie van een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor, zijn in het eerste kwartaal van dit jaar de eisen voor de voorinvesteringen voor het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor aangescherpt.

Op 18 juni heeft de staatssecretaris van IenW, samen met de regio Amsterdam, besloten tot uitbreiding van station Amsterdam Zuid met een derde perron en een vijfde en zesde spoor.

Rijk en regio geven ProRail opdracht een korte MIRT-verkenning uit te voeren naar de uitwerking van de bovengrondse aanleg van het derde perron en een vijfde en zesde spoor op station Zuid, waardoor internationale treinen kunnen aanlanden op station Zuid. Deze verkenning wordt in 2019 afgerond.

### *Planning*

Door de achtergebleven voortgang en het besluit om de in het vierde kwartaal 2017 vastgestelde scopewijzigingen OVT nu in het voorontwerp uit te werken is de doorlooptijd van de herijkingsfase verlengd van het tweede kwartaal 2018 naar eind 2018.

De tijdsconsequenties op de uitvoeringsfase door de langere duur van de herijkingsfase, de achtergebleven voortgang van met name de voorbereidende activiteiten van ZuidPlus op het gebied van kabels & leidingen en de gevolgen van voortschrijdend inzicht na uitwerking van het voorlopig ontwerp worden momenteel door ZuidPlus in kaart gebracht. De projectorganisatie zal deze daarna beoordelen.

Op 22 maart 2013 zijn de Tweede Kamer, Provinciale Staten en de gemeenteraad van Amsterdam per brief geïnformeerd over de opleverdatum van het project Zuidasdok. Hierin is aangegeven dat de deterministische opleverdatum 2026 is en de probabilistische datum 2028. De deterministische datum is de stuurdatum waarbij geen rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden; de probabilistische datum is de datum waarbij rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden.

In de halfjaarrapportage is een planning opgenomen waarin mijlpalen zijn opgenomen. Naast de opleverdatum van het totale project kenmerkt Zuidasdok zich door tussentijdse opleveringen van belangrijke onderdelen, zoals bijvoorbeeld de ingebruiknames van de Britten- en Minervapassage station Zuid, de openstelling van de tunnels A10, de eindoplevering van het station en de inrichting van de openbare ruimte. Deze tussentijdse mijlpalen leveren afzonderlijk een bijdrage aan de vergroting van de capaciteit van de infrastructuur of de kwaliteit van het gebied. De mijlpaaldata hebben nog een grote bandbreedte en zijn gebaseerd op een probabilistische planning, wat inhoudt dat rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden.

De in 2013 gecommuniceerde deterministische opleverdatum 2026 wordt, gegeven de achtergebleven voortgang, niet meer haalbaar geacht. De probabilistische datum 2028 waarbij rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden is op dit moment nog ongewijzigd. Aan het einde van de herijkingsfase wordt een nieuwe deterministische planning vastgesteld waarop een onzekerheidsanalyse zal worden uitgevoerd.

Ten opzichte van de vorige rapportage is de mijlpaal *dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn* toegevoegd aan het overzicht. Bij de start van de Noord/Zuidlijn is er sprake van een enkelsporige aanlanding op station Zuid. Het project Zuidasdok voorziet in een dubbelsporige aanlanding, wat inhoudt dat het tegenoverliggende perron bereikbaar wordt gemaakt voor de Noord/Zuidlijn. In de huidige planning en bouwfaseringsfase kan de dubbelsporige aanlanding gerealiseerd worden na openstelling van de noordelijke A10-tunnel. De dubbelsporige aanlanding wordt daarmee mogelijk in de periode 2024-2026.



## *Financiën*

Het budget voor het project Zuidasdok inclusief de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel bedraagt ca. € 2 miljard.

Het projectbudget voor het onderdeel Zuidasdok is ten opzichte van de vorige verslagperiode geïndexeerd naar prijspeil 2018. Het budget is daardoor met € 21,1 miljoen toegenomen naar € 1.644,4 miljoen. Onderdeel hiervan is € 285,9 miljoen als Risicoreservering.

Voor het onderdeel Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, dat voor rekening en risico van het Rijk wordt gerealiseerd, is het budget eveneens geïndexeerd naar prijspeil 2018. Het budget is daardoor met € 4,2 miljoen toegenomen naar € 305,4 miljoen. Onderdeel hiervan is € 44,7 miljoen als Risicoreservering.

De prognose eindstand voor het onderdeel Zuidasdok is in de afgelopen verslagperiode van € 1.525,3 miljoen met € 86,8 miljoen toegenomen naar € 1.612,1 miljoen. Belangrijkste oorzaken voor de gestegen prognose eindstand zijn de indexering naar prijspeil 2018, de bijstelling van enkele ramingsposten en het toegenomen financiële risicoprofiel. Het geprognosticeerde budgetoverschot van eind 2017 is hierdoor afgenomen van € 98 miljoen naar € 32,3 miljoen.

De prognose eindstand voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode van € 295,2 miljoen met € 19,3 miljoen toegenomen naar € 314,5 miljoen. Belangrijkste oorzaken voor de toegenomen prognose eindstand zijn de indexering 2018 en het toegenomen financieel risicoprofiel. Het geprognosticeerde budgetoverschot van eind 2017 is afgenomen van € 6 miljoen naar een geprognosticeerd tekort van € 9,1 miljoen.

## *Risico's*

Het risicoprofiel van het project is overall gezien de afgelopen verslagperiode gestegen. De stand van zaken van de belangrijkste (actuele) projectrisico's is als volgt (verder toegelicht in paragraaf 4.4):

- Achterblijvende voortgang werkzaamheden herijkingsfase, conditionering en voortschrijdend inzicht volgend uit de herijkingsfase leiden tot vertraging in uitvoeringsfase met extra tijdgebonden kosten tot gevolg;
- Buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) voor 2019 worden onvoldoende benut met mogelijk verhoging risicoprofiel buitendienststellingsplanning 2020, tijdgebonden kosten en hinder tot gevolg;
- Ontwerp niet inpasbaar/maakbaar binnen bepalingen en/of maatregelvlakken van het Tracébesluit met vertraging en meerkosten tot gevolg;
- Grondverwerving niet tijdig gereed voor start uitvoeringswerkzaamheden met vertraging en meerkosten tot gevolg;
- Omissies/fouten in contracteisen en afwijkingen op verstrekte basisinformatie leidt tot meerkosten;

- Aantrekkende markt in de bouwsector sinds 2015 leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel met mogelijke vertraging en meerkosten tot gevolg;
- De macro-economische ontwikkelingen leiden tot hogere vervoersprognoses dan in het plan voorzien en mogelijk tot extra maatregelen.

### *Omgevingsmanagement en communicatie*

De stakeholders in de omgeving zijn geïnformeerd over de startende uitvoeringswerkzaamheden tweede helft van dit jaar. Voor de inrichting van het groen ter plaatse van Tennispark Joy, Tuinpark Amstelglorie, Begraafplaats Buitenveldert, Zuidcirkel en het Beatrixpark zijn participatieprocessen met stakeholders opgestart.

Met Zuidas zijn nadere afspraken gemaakt over de uitvoeringsraakvlakken en ontwerpraakvlakken tussen het project en de vastgoedontwikkeling in het Zuidasgebied. In het bijzonder zijn voor de realisatie van het kantoor van de EMA afspraken gemaakt over het vervallen van het in het Tracébesluit opgenomen werkerrein van Zuidasdok op deze locatie.

Vanuit het programma Zuidas Bereikbaar is in de afgelopen verslagperiode het programmaplan vastgesteld, dat inzicht geeft in het totaal aan hindermaatregelen. Onder leiding van de programmamanager Bereikbaarheid wordt structureel samengewerkt op het gebied van bereikbaarheid binnen de organisaties Zuidasdok, Zuidas en ZuidPlus, en met verschillende samenwerkingspartners zoals de Taskforce Bereikbaarheid en Hello Zuidas, waarin de bedrijven op de Zuidas participeren.

Tenslotte is de samenwerking met Amsterdam Bereikbaar geïntensiveerd op de onderdelen monitoring, planning en communicatie. Door betrokken partijen (Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Provincie, Vervoerregio Amsterdam en ProRail) is gewerkt aan nieuwe afspraken over de scope van Amsterdam Bereikbaar. Uitkomst is dat de focus meer gaat liggen op de reiziger en de regio in plaats van op individuele projecten.

## Hoofdstuk 3

# Projectvoortgang

### **3.1 Planologische procedures**

*Deze paragraaf beschrijft de voortgang van de planologische procedures die doorlopen moeten worden om het planologisch kader voor het project vast te stellen voorafgaand aan de feitelijke realisatie van het project.*

#### *3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan*

In het eerste kwartaal 2018 is de woonboot Amstel nabij de Rozenoordbrug aangekocht waarna betreffende appellant zijn beroep op het wijzigingstracébesluit van de minister heeft ingetrokken. De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) heeft in het eerste kwartaal van dit jaar op verzoek van de Raad van State advies uitgebracht over de aspecten geluid en verkeersveiligheid naar aanleiding van de beroepen van twee bezwaarmakers op het wijzigingsbesluit van de minister. De beroepen van de resterende twee appellanten zijn vervolgens op 3 mei 2018 door de Raad van State ter zitting behandeld. De uitspraak van de Raad van State wordt op dit moment afgewacht.

### **3.2 Werk in voorbereiding**

*Deze paragraaf beschrijft de werkzaamheden en activiteiten die nodig zijn ter voorbereiding op de uitvoeringswerkzaamheden van het project.*

#### *3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus*

Het realisatiecontract dat op 15 februari 2017 is gegund, bevindt zich momenteel nog in de herijkingsfase. Tijdens de herijkingsfase dient aannemerscombinatie ZuidPlus zijn aanbieding uit te werken in een integraal voorontwerp (VO) voor Zuidasdok. Doel is een beheerst proces. In deze fase wordt voorkomen dat onomkeerbare verplichtingen worden aangegaan voordat is vastgesteld dat er een integraal ontwerp is dat voldoet aan alle in- en externe raakvlakken en voldoet aan de eisen en doelstellingen. Daarnaast is het van belang dat in deze fase wordt aangetoond dat er voor het integrale ontwerp ook zicht op vergunbaarheid is en dat de organisatie gesteld staat voor de volgende fase. De herijkingsfase wordt afgesloten met een herijkingsbesluit waarbij tevens een herijking van de contractuele baseline (planning, kosten en risicoverdeling) plaatsvindt. Na de herijkingsfase start de verdere detailuitwerking van het ontwerp en de werkvoorbereiding.

De ontwerpwerkzaamheden van het Voorontwerp en de voorbereidende werkzaamheden (toestandsonderzoeken en conditionering) zijn achtergebleven op de planning door de volgende belangrijkste oorzaken:

- Een trage opbouw van de ZuidPlus organisatie in met name de eerste periode direct na gunning van het contract;
- Contractwijzigingen en onduidelijkheden, omissies en tegenstrijdigheden in de contracteisen;
- Meer dan voorziene complexiteit van de integrale ontwerp- en uitvoeringsopgave ZuidPlus waarbij knelpunten moeten worden opgelost om te voldoen aan de aanbidding en contractuele eisen;
- Afwijkingen in de werkelijke situatie ten opzichte van de informatie die door de opdrachtgever is verstrekt bij het contract.

De eerste batch ontwerppakketten van het Voorontwerp is op 29 juni jl. door ZuidPlus ter acceptatie ingediend. De tweede batch ontwerppakketten (tunnel, station, trein & metro) wordt eind derde kwartaal van dit jaar verwacht. De beoordeling van de ontwerppakketten door de projectorganisatie loopt naar verwachting door tot en met het vierde kwartaal van dit jaar.

Ondanks dat de herijkingsfase uitloopt is besloten om de geplande buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) in 2019 door te laten gaan. Deze zijn nodig voor de eerste uitvoeringswerkzaamheden met betrekking tot de openbaarvervoersterminal (OVT). Hierdoor neemt het risico af dat er te veel druk ontstaat op de buitendienststellingen in 2020. De voorbereidingen voor deze werkzaamheden zijn in volle gang en hebben hoge prioriteit, waarbij ter voorbereiding vanaf augustus dit jaar de voorbouwlocatie aan de Arnold Schönberglaan voor de spoordekken van de Brittenpassage wordt ingericht. De plannen voor het tijdelijke vervoer tijdens de buitendienststellingen (trein) en de tijdelijke buitengebruiknames (metro) zijn vrijwel gereed en afgestemd met betreffende vervoerders en beheerders.

### *3.2.2 Verwervingen*

Hieronder wordt voor de verschillende dossiers de status toegelicht.

#### *Zuidcirkel*

Voor de bouw van een nieuwe boog bij gebouw Zuidcirkel is – binnen de grenzen van het Tracébesluit – de verwerving van een grondstrook ter plaatse noodzakelijk. Gesprekken met de eigenaren over minnelijke verwerving hebben tot nu toe niet tot overeenstemming geleid waardoor thans gewacht wordt op de uitspraak van de Raad van State (zie ook paragraaf 3.2.1). Deze uitspraak is, ongeacht de uitkomst, een voorwaarde voor Zuidcirkel om in gesprek te gaan over eventuele minnelijke overeenstemming. Voor een mogelijke onteigeningsprocedure loopt de administratieve procedure. Momenteel ligt het nieuwe Koninklijk Besluit ter inzage en de hoorzitting vindt plaats op 3 september 2018.

#### *Verwerving autoparkeergarage Atrium*

Voor de verwerving en sloop van de autoparkeergarage Atrium (deel CRI) is in november 2016 een koopcontract getekend, met 2 opschortende voorwaarden. Op basis van voortschrijdende inzichten en de gewenste voortgang van de herontwikkeling van 2Amsterdam door CRI zijn nieuwe afspraken gemaakt, waarbij de opschortende voorwaarden zijn komen te vervallen en de eigendomsoverdracht in de afgelopen verslagperiode is voltooid.

#### *Overige verwervingsdossiers*

Er zijn in april 2017 afspraken gemaakt met de eigenaar van het Infinity-gebouw (de voormalige ING-“schoen”) over de wijze van samenwerking tijdens de uitvoering, waarna het beroep van de eigenaar tegen het Tracébesluit werd ingetrokken. In deze verslagperiode zijn met de eigenaar van Infinity de afspraken nader uitgewerkt en begin juni vastgelegd in een afsprakenbrief. In deze afsprakenbrief is onder meer vastgelegd dat Zuidasdok vanaf 1 januari 2019 de beschikking krijgt over de gronden die nodig zijn voor de bouw, en dat de eigenaar niet in verweer gaat tegen onteigening. De hoogte van de schadeloosstelling dient nog vastgesteld te worden, procesafspraken hierover zijn vastgelegd in de betreffende brief.

Over enkele resterende verwervingsdossiers dient nog prijsovereenstemming bereikt te worden tussen Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam waarbij partijen hebben toegezegd zich maximaal te zullen inspannen om dit zo spoedig mogelijk af te ronden.

#### *3.2.3 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden*

ZuidPlus is gestart met een aantal voorbereidende, conditionerende werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd tijdens de herijkingsfase langs de rijksweg A10 en de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer. Voor een aantal van deze activiteiten zijn ontheffingen en/of vergunningen benodigd, welke door ZuidPlus worden verworven.

Voor tot de bouwwerkzaamheden door ZuidPlus worden vergunningen aangevraagd bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied voor de realisatie van de voorbouwlocatie Brittenpassage, de bouw van het metro-opkomstgebouw op station Amstelveenseweg en de bouw van de spoordekken Brittenpassage.

### **3.3 Werk in uitvoering**

*Deze paragraaf beschrijft de voortgang van de werkzaamheden die buiten in uitvoering zijn en daarmee zichtbaar voor de omgeving zijn.*

#### *3.3.1 Watercompensatie*

In de Duivendrechtse Polder is extra watercapaciteit gegraven als compensatie voor de verhardingen bij het knooppunt Amstel. De werkzaamheden zijn gereed en formeel opgeleverd.

Voor de watercompensatie in de Rijnlandsboezem is met Amsterdamse Bos en het Hoogheemraadschap Rijnland overeengekomen om het recht op watercompensatie voor 3.400 m<sup>2</sup> oppervlaktewater van het Amsterdamse Bos te kopen als compensatie voor toename van verharding door de aanleg van Zuidasdok. Amsterdamse Bos legt langs de Ringvaart hiertoe een ecologische verbindingzone met water aan. In totaal is er 4.279 m<sup>2</sup> water gecompenseerd. Begin 2018 is het werk afgerond en opgeleverd.

#### *3.3.2 10kV Amstelveenboog*

In het afgelopen kwartaal is, in opdracht van Zuidasdok, door Liander een nieuwe 10 kV verbinding van Onderstation Zorgvlied (nabij station RAI) naar het gelijkrichterstation Asingaborg (nabij de VU) aangelegd. In de komende verslagperiode zal deze nieuwe verbinding worden aangesloten op het gelijkrichterstation, zal de bestaande 10 kV verbinding langs de spoorbaan worden aangepast en het gedeelte van deze 10 kV-verbinding dat in de Amstelveenboog ligt buiten gebruik gesteld worden. Het verleggen van de 10kV is daarmee vóór de buitengebruikname van de Amstelveenboog (begin maart 2019) gereed.

#### *3.3.3 Bomenkap*

De eerste kap heeft door ZuidPlus in het eerste kwartaal dit jaar plaatsgevonden bij de voorbouwlocatie aan de Arnold Schönberglaan voor de Brittenpassage en de Vivaldi fietstunnel. In totaal zijn op deze twee locaties ongeveer 630 bomen gekapt.

#### *3.3.4 Sloop parkeergarage CRI*

In het afgelopen kwartaal is de autoparkeergarage minnelijk verworven en zijn de sloopwerkzaamheden afgerond. Hiermee is het benodigde bouwterrein voor ZuidPlus tijdig beschikbaar gekomen waarbij met CRI afspraken zijn gemaakt over het gebruik daarvan tot het moment dat ZuidPlus het bouwterrein nodig heeft voor haar werkzaamheden. De aan de verwerving gerelateerde en voor de ontwikkeling van 2Amsterdam benodigde werkzaamheden voor het bouwrijp maken van de E. van Beinumstraat zijn in uitvoering.

## Hoofdstuk 4

# Projectbeheersing

### 4.1 Scope

*Deze paragraaf beschrijft de actuele scope van het project. De scope beschrijft wat het project fysiek en functioneel gaat opleveren. In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is de geactualiseerde scope ten opzichte van de bestuursovereenkomst juli 2012 vastgesteld als nieuwe baseline voor het project. De gemeenteraad van Amsterdam heeft hier op 11 juni 2015 mee ingestemd. Scopewijzigingen ten opzichte van deze baseline die in de verslagperiode zijn vastgesteld worden in deze paragraaf benoemd.*

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

#### 4.1.1 Scopewijzigingen

Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen besloten.

#### 4.1.2 Ontwikkelingen scope

##### *5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor*

Op basis van de verkregen inzichten in het ontwerp van ZuidPlus zijn de eisen voor de voorinvesteringen voor het 5e en 6e spoor aangescherpt. De draagconstructie van treinspoor 1 in de Brittenpassage wordt aangepast zodat de bij de realisatie van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor benodigde aanpassing van het spooralignement mogelijk is. Het dak van de commerciële voorzieningen in de plinten en de koppen van de passages aan de zuidzijde van het station worden geïntegreerd met de draagconstructie voor het spoor, waardoor de kosten en hinder bij realisatie van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor en toekomstig beheer en onderhoud afnemen.

Op 18 juni heeft de staatssecretaris van IenW, samen met de regio Amsterdam, besloten tot uitbreiding van station Amsterdam Zuid met een extra perron met een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor. Tegelijkertijd wordt station Amsterdam Centraal klaargestoomd voor een groei van 34 naar 57 treinen per uur, door uit te gaan van een variant met 9 doorgaande perronsporen op Amsterdam Centraal.

Rijk en regio geven ProRail opdracht een korte MIRT-verkenning uit te voeren naar de uitwerking van de bovengrondse aanleg van het derde perron en een

vijfde en zesde spoor op station Zuid, waardoor internationale treinen kunnen aanlanden op station Zuid. Deze verkenning wordt in 2019 afgerond.

Rijk en regio spannen zich maximaal in om de aanleg van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor uit te voeren voordat de volledige verbouwing van Amsterdam Centraal gereed is. Gelet op het feit dat beoogd is de in de brief genoemde investeringen in Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal in 2030 gerealiseerd te hebben, is samenloop van de werkzaamheden voor realisatie Zuidasdok en de realisatie van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor onvermijdelijk.

#### *DokDakPark*

Nadat op basis van de impactanalyse door ZuidPlus en het advies van de projectorganisatie de bijbestelling van de Daklaan door gemeente Amsterdam op 30 maart 2017 werd teruggetrokken, is door Amsterdam nader onderzoek gedaan naar een alternatieve invulling. Na afstemming met Zuidasdok constateert de gemeente dat het kansrijk lijkt om de weelderige parkachtige inrichting van de daken rond de openbaarvervoersterminal, zoals aangeboden in de aanbieding van ZuidPlus, toegankelijk te maken en zo van "kijkgroen" naar "gebruiksgroen" te gaan. Deze alternatieve invulling heeft de titel DokDakPark gekregen. De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 17 februari 2018 een kredietbesluit genomen voor het DokDakPark. Zuidas werkt het DokDakPark verder uit en stemt dit af met Zuidasdok, eerst op basis van het voorontwerp en vervolgens op basis van het detailontwerp van ZuidPlus. Eventueel leidt dit tot een bijbestelling van de gemeente Amsterdam volgens de reguliere governance afspraken van Zuidasdok.



## 4.2 Planning

*In deze paragraaf worden de relevante ontwikkelingen van de projectplanning en belangrijke mijlpaaldata gerapporteerd.*

### 4.2.1 Ontwikkelingen planning

#### *Tracébesluit*

De beroepsprocedure op het Tracébesluit loopt nog. Op 3 mei 2018 is een zitting geweest, de Raad van State heeft de eerste termijn van 6 weken voor het doen van een uitspraak verlengd. De uitspraak wordt afgewacht.

Er loopt een onteigeningsprocedure voor de grondstrook van Zuidcirkel (zie 3.2.2). Deze procedure is naar verwachting in het derde kwartaal 2019 afgerond. De afronding van deze procedure en een onherroepelijk Tracébesluit zijn voorwaarde voor het kunnen onteigenen van de grondstrook. Er bestaat een risico dat – in geval van onteigening – dit conflicteert met de start van de bouwwerkzaamheden van ZuidPlus ter plaatse.

#### *Realisatiecontract ZuidPlus*

In paragraaf 3.2.1 is een aantal oorzaken toegelicht waarom de voortgang van de werkzaamheden achtergebleven is op de planning. Daarnaast is op basis van een analyse besloten om het ontwerp van de in het vierde kwartaal 2017 besloten scopewijzigingen OVT<sup>1</sup> (in plaats van na de herijkingsfase) nu te integreren in het ontwerp van het station om zodoende de tijdseffecten voor de planning te beperken. Door de achtergebleven voortgang en de extra ontwerpwerkzaamheden OVT is de doorlooptijd van de herijkingsfase verlengd van het tweede kwartaal 2018 naar eind 2018.

De extra tijd die nodig is voor de herijkingsfase heeft als gevolg dat sommige werkzaamheden aan de OVT niet zoals initieel gepland in 2019 maar in 2020 worden uitgevoerd, omdat de voorbereidingstijd te kort is geworden. Met ZuidPlus is bepaald welke werkzaamheden in de buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) van 2019 uitgevoerd zullen worden zodat het werkvolume voor buitendienststellingen in (vooral) 2020 beheersbaar blijft. Voor de trein is een aantal weekendbuitendienststellingen van een weekend gepland in de periode mei en juni 2019. Voor de metro is een aantal tijdelijke buitengebruiknames van een weekend gepland verspreid over de periode april, juni en september. In augustus 2018 wordt gestart met het inrichten van de voorbouwlocatie aan de Arnold Schönberglaan waar de spoordekken voor de Brittenpassage worden gerealiseerd die vervolgens in 2019 zullen worden ingeschoven.

---

<sup>1</sup> Scopewijzigingen Q4-2017: uitbreiding fietsparkeervoorziening (inpandig) ten westen van de Brittenpassage en commerciële voorzieningen zuidzijde station incl. voorinvesteringen 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor, plus een waterbergende voorziening voor het stationsgebied om hevige regenbuien te kunnen opvangen.

De tijdsconsequenties op de uitvoeringsfase door de langere duur van de herijkingsfase, de achtergebleven voortgang van met name de voorbereidende activiteiten van ZuidPlus op het gebied van kabels & leidingen en het voortschrijdend inzicht volgend uit de voorontwerpfase wordt momenteel door ZuidPlus verder in kaart gebracht. De analyse hierop door de projectorganisatie Zuidasdok zal in de komende periode plaatsvinden en besproken worden met ZuidPlus.

#### 4.2.2 Mijlpaaldata

Op 22 maart 2013 zijn de Tweede Kamer, Provinciale Staten en de gemeenteraad Amsterdam per brief geïnformeerd over de opleverdatum van het project Zuidasdok. Hierin is aangegeven dat de deterministische opleverdatum 2026 is en de probabilistische datum 2028. De deterministische datum is de stuurdatum waarbij geen rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden. De probabilistische datum 2028 is de datum waarbij rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden.

Naast de opleverdatum van het totale project kenmerkt Zuidasdok zich door tussentijdse opleveringen van belangrijke onderdelen, zoals bijvoorbeeld de ingebruiknames van de Britten- en Minervapassage station Zuid, de openstelling van de tunnels A10, de eindoplevering van het station en de inrichting van de openbare ruimte. Deze tussentijdse mijlpalen leveren afzonderlijk een bijdrage aan de vergroting van de capaciteit van de infrastructuur of de kwaliteit van het gebied. De mijlpaaldata in tabel 1 hebben nog een grote bandbreedte en zijn gebaseerd op een probabilistische planning, wat inhoudt dat rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden.

De in 2013 gemelde deterministische opleverdatum 2026 van het project wordt niet meer haalbaar geacht. De probabilistische datum 2028 waarbij rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden is op dit moment nog ongewijzigd. Aan het einde van de herijkingsfase wordt een nieuwe deterministische planning vastgesteld waarop een onzekerheidsanalyse zal worden uitgevoerd.

Ten opzichte van de vorige rapportage is de mijlpaal *dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn* toegevoegd aan het overzicht. Bij de start van de Noord/Zuidlijn is er sprake van een enkelsporige aanlanding op station Zuid. Het project Zuidasdok voorziet in een dubbelsporige aanlanding, wat inhoudt dat het tegenoverliggende perron bereikbaar wordt gemaakt voor de Noord/Zuidlijn. In de huidige planning en bouwfasering kan de dubbelsporige aanlanding gerealiseerd worden na openstelling van de noordelijke A10 tunnel. De dubbelsporige aanlanding wordt daarmee mogelijk in de periode 2024-2026.

Tabel 1 Projectmijlpalen

	Mijlpaal	Periode
1	Uitwerken voorontwerp en voorbereidende werkzaamheden	2017-2018
2	Start bouw tunnels, verbreding A10 Zuid, uitbreiding station Amsterdam Zuid en herinrichting knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer	2019
3	Ingebruikname nieuwe stations passage (Brittenpassage)	2021-2022
4	Ingebruikname verbrede stations passage (Minervapassage)	2024-2026
5	Dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid	2024-2026
6	Tunnels en verbreding A10 Zuid gereed	2024-2026
7	Herinrichting knooppunten Amstel en De Nieuwe meer gereed	2024-2026
8	Uitbreiding station Amsterdam Zuid gereed	2025-2027
9	Oplevering Zuidasdok	2028

### 4.3 Financiën

*In deze paragraaf wordt in de volgende subparagrafen ingegaan op de ontwikkelingen van het budget en de bijdrage van partijen, de prognose eindstand voor de projectkosten en de realisatie en prognose van uitgaven en ontvangsten in de tijd gezien.*

#### 4.3.1 Budget en bijdragen partijen

Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het budget zien ten opzichte van de halfjaarrapportage per 31 december 2017.

Een chronologisch mutatieoverzicht van scope- en budgetmutaties vanaf de bestuursovereenkomst 9 juli 2012 is in bijlage 1 en 2 opgenomen.

*Tabel 2 budget in € mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur)*

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2017	Mutaties	Actueel 30-06-2018 H1-2018
	pp 2017		pp 2018
OVT	377,5	5,0	382,5
A10 en tunnel	796,7	11,7	808,4
Generiek & openbare ruimte	178,2	2,1	180,3
Projectorganisatie	270,9	2,3	273,2
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>1.623,3</b>	<b>21,1</b>	<b>1.644,4</b>
<b>Totaal Knooppunten</b>	<b>301,2</b>	<b>4,2</b>	<b>305,4</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>1.924,5</b>	<b>25,3</b>	<b>1.949,8</b>

#### *Toelichting mutaties onderdeel Zuidasdok (zie bijlage 1 voor details)*

In de afgelopen verslagperiode is ten opzichte van de vorige verslagperiode het budget per saldo met € 21,1 miljoen toegenomen door indexering van het budget naar prijspeil 2018 (IBOI 2018: 1,5257%).

De totale beschikbare Risicoreservering is in de afgelopen verslagperiode per saldo met € 2,5 miljoen toegenomen van € 283,4 miljoen naar € 285,9 miljoen (incl. BTW Rijksinfrastructuur) wat passend is gezien de fase van het project. Het budget Risicoreservering is met € 4,8 miljoen toegenomen door de indexering (IBOI) 2018. Tegelijkertijd is € 2,3 miljoen onttrokken uit de risicoreservering voor beheersmaatregelen en tegenvallers (sloop parkeergarage CRI).

Onderdeel van de Risicoreservering is een bedrag van € 76 miljoen dat betrekking heeft op het aanbestedingsresultaat. Dit budget kan volgens de allonge op de bestuursovereenkomst ingezet worden ter dekking van het mogelijk indexeringsrisico.

*Toelichting mutaties onderdeel Knopen (zie bijlage 2 voor details)*

Het budget voor de Knooppunten is met € 4,2 mln. toegenomen tot € 305,4 mln. door indexering met IBOI (2018: 1,5257%).

De beschikbare risicoreservering (budget) voor de Knooppunten is door de indexering toegenomen met € 0,7 mln. en bedraagt per ultimo H1-2018 € 44,7 mln. (incl. BTW en prijspeil 2018).

*Tabel 3 bijdragen partijen in € mln. sluitend op budget*

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Financierende partij per projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2017	Mutaties	Actueel 30-06-2018 H1-2018
	pp 2017		pp 2018
Rijk	1.088,3	14,1	1.102,4
Gemeente Amsterdam	218,7	2,8	221,5
Vervoerregio Amsterdam	164,4	2,0	166,4
Provincie Noord-Holland	80,0	1,2	81,2
<i>subtotaal BOK-partijen</i>	<i>1.551,4</i>	<i>20,1</i>	<i>1.571,5</i>
<i>bijdragen derden:</i>			
EU (TEN-T)	2,5		2,5
NS	68,3	1,0	69,3
ProRail	0,7		0,7
Overig	0,4		0,4
<i>subtotaal derden</i>	<i>71,9</i>	<i>1,0</i>	<i>72,9</i>
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>1.623,3</b>	<b>21,1</b>	<b>1.644,4</b>
Rijk	300,6	4,2	304,8
Gemeente Amsterdam	0,6		0,6
<b>Totaal Knooppunten</b>	<b>301,2</b>	<b>4,2</b>	<b>305,4</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>1.924,5</b>	<b>25,3</b>	<b>1.949,8</b>

De onderbouwing van de mutaties in tabel 2 is weergegeven in bijlage 1 van deze halfjaarrapportage.

#### 4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand

Tabel 4 prognose kosten Zuidasdok en Knooppunten o.b.v. verwachtingswaarde in € mln.

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2017	Mutaties	Actueel 30-06-2018 H1-2018
	pp 2017		pp 2018
OVT	348,0	39,1	387,1
A10 en tunnel	729,7	22,3	752,0
Generiek & openbare ruimte	176,5	-2,3	174,2
Projectorganisatie	271,1	27,7	298,8
<b>Totaal prognose Zuidasdok</b>	<b>1.525,3</b>	<b>86,8</b>	<b>1.612,1</b>
<i>Δ Budget – Prognose Zuidasdok</i>	<i>98,0</i>	<i>-65,7</i>	<i>32,3</i>
<b>Totaal prognose Knooppunten</b>	<b>295,2</b>	<b>19,3</b>	<b>314,5</b>
<i>Δ Budget – Prognose Knooppunten</i>	<i>6,0</i>	<i>-15,1</i>	<i>-9,1</i>
<b>Totaal prognose Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>1.820,5</b>	<b>106,1</b>	<b>1.926,6</b>

#### Toelichting tabel 4 – Projectonderdeel Zuidasdok

De prognose voor het projectonderdeel Zuidasdok is in deze verslagperiode per saldo met € 86,8 mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur) toegenomen, veroorzaakt door de volgende mutaties (incl. BTW Rijksinfrastructuur):

1. Indexering realisatiecontract: € 21,7 miljoen
2. Bijstelling raming: € 22,2 miljoen
3. Toename prognose risicoreservering: € 42,9 miljoen

#### Ad 1) Indexering: € 21,7 miljoen toename

In het realisatiecontract met ZuidPlus is een indexeringsregeling opgenomen, waarbij de te betalen termijnen vanaf 1-1-2019 zullen worden geïndexeerd. De prijsontwikkeling van januari 2017 naar januari 2018 volgens de in het contract bepaalde indexeringsregeling is 2,6% en het geraamde effect hiervan bedraagt € 21,7 miljoen. Het projectbudget is met IBOI (1,5257%) geïndexeerd met € 21,1 miljoen waardoor er een nadelig verschil is van € 0,6 miljoen.

#### Ad 2) Bijstelling raming: € 22,2 miljoen toename

De raming voor de contractering, begeleiding en aansturing van de (neven)opdrachtnemers voor onder andere metrobeveiliging, stationsinstallaties, ICT en OVCP van Metro en Tram is bijgesteld op basis van het ingediende projectplan van Metro en Tram. Een standaard opslag van 15% op de kosten van de nevenopdrachtnemers, ter dekking van deze capaciteitskosten zoals de projectorganisatie tot dan toe had gehanteerd, lijkt niet passend. Op basis van de ervaringen bij de Noord/Zuidlijn is er meer inspanning nodig voor de voorbereiding, uitvoeringsbegeleiding, systeemintegratie en raakvlakmanagement dan eerder was voorzien. Na diverse gesprekken tussen de projectorganisatie

Pagina: 22/43

Datum: 10-9-2018

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Zuidasdok en Metro en Tram is de meerjarige capaciteitsinzet van Metro en Tram aangepast, wat leidt tot een € 13,3 mln. hogere kostenraming.

Met de verruiming van de doorlooptijd van de herijkingsfase wordt het ontwerp van de scopewijzigingen nu meegenomen in het voorontwerp (inclusief de aanscherping van de eisen voor de toekomstige realisatie van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor) in plaats van dat deze wijzigingen pas na het herijkingsbesluit worden opgedragen met grotere tijdsconsequenties tot gevolg. De kosten voor deze beheersmaatregel zijn in de afgelopen verslagperiode verwerkt.

De kosten voor het vervangend vervoer bij buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro en tram) waren nog gebaseerd op de referentiefasering van het project en op indicatieve prijzen. In de afgelopen verslagperiode zijn deze kosten geactualiseerd op basis van de spoorfasering van ZuidPlus die basis is voor de buitendienststellingen en tijdelijke buitengebruiknames vanaf 2019, en op basis van prijsopgaven door GVB (metro) en ProRail (trein).

#### Ad 3) Toename prognose Risicoreservering: € 42,9 miljoen

De belangrijkste risico's en onzekerheden die bijdragen aan de stijging van het financieel risicoprofiel zijn:

- Tijdgebonden kosten projectorganisatie en opdrachtnemer door ontwikkelingen planning;
- Onzekerheid kosten nevenopdrachtnemers Metro en Tram;
- Aanscherping van de eisen voor de toekomstige realisatie van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor door voortschrijdend inzicht;
- Inpassingsproblematiek A10 binnen ruimtelijke grenzen en voorwaarden Tracébesluit leidt tot aanpassingen;
- Omissies en onduidelijkheden in de contracteisen die hersteld moeten worden;
- Werkelijke situatie wijkt af van meegegeven formele basisinformatie en/of uitgangspunten bij aanbesteding (bijv. toestand bestaande kunstwerken);
- Extra maatregelen wegontwerp benodigd volgens onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit;
- Marktspanning bouwsector.

#### *Toelichting tabel 4 – Projectonderdeel Knooppunten*

De prognose voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode van € 295,2 miljoen per saldo met € 19,3 miljoen toegenomen naar € 314,5 miljoen.

Deze toename wordt veroorzaakt door de volgende mutaties (incl. BTW Rijksinfrastructuur):

1. Indexering realisatiecontract: € 5,0 miljoen
2. Bijstelling raming: -/- € 0,5 miljoen
3. Toename prognose risicoreservering: € 14,8 miljoen

## Ad 1) Indexering: € 5,0 miljoen toename

In het realisatiecontract met ZuidPlus is een indexeringsregeling opgenomen, waarbij de te betalen termijnen vanaf 1-1-2019 zullen worden geïndexeerd. De prijsontwikkeling van januari 2017 naar januari 2018 volgens de in het contract bepaalde indexeringsregeling is 2,5% en het geraamde effect hiervan bedraagt € 5 miljoen. Het projectbudget is met IBOI (1,5257%) geïndexeerd met € 4,2 miljoen waardoor er een nadelig verschil is van € 0,8 miljoen.

## Ad 2) Bijstelling raming : € 0,5 miljoen afname

Dit betreft het saldo van de in deze verslagperiode verwerkte beheersmaatregel op de planning (verruiming herijkingsfase) een actualisatie van de vastgoed- en grondverwervingsraming.

## Ad 3) Toename prognose Risicoreservering: € 14,8 miljoen

De belangrijkste risico's en onzekerheden die bijdragen aan de stijging van het financieel risicoprofiel zijn:

- Tijdgebonden kosten opdrachtnemer door ontwikkelingen planning;
- Inpassingsproblematiek A10 binnen ruimtelijke grenzen en voorwaarden Tracébesluit leidt tot aanpassingen;
- Omissies en onduidelijkheden in de contracteisen die hersteld moeten worden;
- Werkelijke situatie wijkt af van meegegeven formele basisinformatie en/of uitgangspunten bij aanbesteding (bijv. hergebruik bestaande Schinkelbruggen);
- Extra maatregelen wegontwerp benodigd volgens onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit
- Marktspanning bouwsector



#### 4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven

In Tabel 5 zijn de gerealiseerde uitgaven en de prognoses per projectonderdeel weergegeven. Het totaal van Tabel 5 sluit aan op de prognose kosten zoals in paragraaf 4.3.2 (tabel 4) is weergegeven.

Tabel 5 realisatie en prognose uitgaven in € mln.

Projectomschrijving	t/m	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	Totaal
	2017								
OVT	34,8	23,5	34,9	46,9	46,1	39,6	9,6	151,7	387,1
A10 en tunnel	28,2	24,6	28,1	72,4	147,5	139,6	110,8	200,8	752,0
Generiek + inrichting OR	45,9	27,3	13,5	7,3	16,3	19,8	5,5	38,6	174,2
Projectorganisatie	111,7	14,9	18,0	17,7	17,4	17,5	17,6	84,0	298,8
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>220,6</b>	<b>90,3</b>	<b>94,5</b>	<b>144,3</b>	<b>227,3</b>	<b>216,5</b>	<b>143,5</b>	<b>475,1</b>	<b>1.612,1</b>
<i>Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel</i>	<i>24,3</i>	<i>15,8</i>	<i>40,8</i>	<i>49,0</i>	<i>47,8</i>	<i>37,5</i>	<i>23,8</i>	<i>75,5</i>	<i>314,5</i>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>244,9</b>	<b>106,1</b>	<b>135,3</b>	<b>193,3</b>	<b>275,1</b>	<b>254,0</b>	<b>167,3</b>	<b>550,6</b>	<b>1.926,6</b>
Ten laste van Artikel 12 'Wegen'	66,9	15,8	40,8	49,0	47,8	37,5	23,8	75,5	357,1
Ten laste van Artikel 17 'Megaprojecten'	178,0	90,3	94,5	144,3	227,3	216,5	143,5	475,1	1.569,5

#### Toelichting bij Tabel 55:

Vooraf vanwege de ontwikkelingen in de planning zijn de meerjarige kasreeksen geactualiseerd. In de jaren 2018 tot en met 2020 dalen de geprognosticeerde uitgaven als gevolg hiervan ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage in totaal met ruim € 290 mln. Deze afname wordt in de jaren 2021 en verder weer ingelopen. Eind derde kwartaal van dit jaar wordt een nieuwe realisatieplanning, behorende bij het herijkingsbesluit, ingediend door ZuidPlus. Dit kan mogelijk nog tot aanvullende verschuivingen in het kasritme leiden.

In het eerste halfjaar 2018 is voor Zuidasdok € 37,1 mln. uitgegeven en voor de Knooppunten € 4,6 mln. Totaal is dit € 41,7 mln., ofwel 39% van de actuele kasprognose 2018.

#### 4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten

In tabel 6 zijn de geplande bijdragen van de diverse financiers opgenomen, aansluitend op het actuele budget. De bijdrage van het Rijk wordt via de begroting ter beschikking gesteld; de overige bijdragen komen binnen als ontvangsten.

Tabel 6 realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten in € mln (prijspeil 2018)

Partijen	t/m	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Later	Totaal
	2017								
Bijdrage Rijk	155,2	64,8	57,7	86,7	147,7	160,1	106,2	324,0	1.102,4
Bijdrage gemeente Amsterdam	36,4	14,2	5,2	17,4	29,6	32,2	21,3	65,2	221,5
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	26,1	11,3	4,5	13,1	22,3	24,2	16,0	48,9	166,4
Bijdrage Provincie Noord-Holland			27,1	27,1	27,1				81,2
EU-ontvangsten (TEN-T)	2,5								2,5
Bijdragen derden	0,4				0,7			69,3	70,4
<b>Artikel 17 (Zuidasdok)</b>	<b>220,6</b>	<b>90,3</b>	<b>94,5</b>	<b>144,3</b>	<b>227,3</b>	<b>216,5</b>	<b>143,5</b>	<b>507,4</b>	<b>1.644,4</b>
<b>Artikel 12 (Knooppunten)</b>	<b>24,3</b>	<b>15,8</b>	<b>40,8</b>	<b>49,0</b>	<b>47,8</b>	<b>37,5</b>	<b>23,8</b>	<b>66,4</b>	<b>305,4</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>244,9</b>	<b>106,1</b>	<b>135,3</b>	<b>193,3</b>	<b>275,1</b>	<b>254,0</b>	<b>167,3</b>	<b>573,8</b>	<b>1.949,8</b>

*Toelichting Tabel 66:*

In het eerste halfjaar zijn alle geplande bijdragen van gemeente en Vervoerregio Amsterdam over 2018 ontvangen.

Op 19 april 2018 hebben NS Stations, ProRail en gemeente Amsterdam een overeenkomst ondertekend voor extra commerciële voorzieningen in de plinten tussen de Britten- en Minervapassage van station Zuid. Hiermee is de financiële bijdrage van NS aan de eerder in het vierde kwartaal 2017 besloten scopewijziging geformaliseerd.

*4.3.5 Aangegane verplichtingen*

In tabel 7 is zichtbaar welk bedrag aan verplichtingen is aangegaan ten opzichte van de vorige rapportage (H2-2017). Per 30 juni 2018 is in totaal € 1.401,8 mln. verplicht, ofwel 72% van het taakstellend budget.

*Tabel 7 stand van de aangegane verplichtingen*

Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2017	Mutaties	Actueel 30-06-2018 H1-2018
OVT (incl. keersporen)	239,0	2,2	241,2
A10 en tunnel	646,0	2,3	648,3
Generiek & openbare ruimte	138,9	2,9	141,8
Projectorganisatie	125,9	-2,9	123,0
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>1.149,8</b>	<b>4,5</b>	<b>1.154,3</b>
<b>Totaal Knooppunten</b>	<b>245,4</b>	<b>2,1</b>	<b>247,5</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>1.395,2</b>	<b>6,6</b>	<b>1.401,8</b>

#### 4.4 Risico's

*In deze paragraaf wordt de ontwikkeling gerapporteerd van de belangrijkste (endogene) projectrisico's en waar van toepassing exogene risico's die niet door de projectorganisatie beheerst kunnen worden.*

De ontwikkeling van de belangrijkste actuele projectrisico's in de afgelopen verslagperiode is:

- Risico: *"Achterblijvende voortgang werkzaamheden herijkingsfase, conditionering en voortschrijdend inzicht volgend uit de herijkingsfase leiden tot vertraging in uitvoeringsfase met extra tijdgebonden kosten tot gevolg"*  
In het realisatiecontract is een herijkingsfase opgenomen die afgerond wordt met een herijkingsbesluit. De herijkingsfase is een risicobeheersmaatregel die erop gericht is om de bouwfase zo beheerst mogelijk te laten starten door eerst een integraal voorontwerp van het totale project af te ronden en alle mogelijke omissies en eventuele onduidelijkheden van de contracteisen op te lossen voordat met de bouwwerkzaamheden aangevangen wordt. In dit rapport zijn in paragraaf 3.2.1 oorzaken genoemd waaruit blijkt dat de voortgang van de herijkingsfase achterloopt op de planning evenals de voorbereidende werkzaamheden van ZuidPlus (toestandsonderzoeken en conditionering) met gevolgen voor de uitvoeringsfase. De impact op de uitvoeringsfase wordt momenteel in kaart gebracht door ZuidPlus waarbij voor het nog te nemen herijkingsbesluit een geactualiseerde uitvoeringsplanning wordt ingediend in de komende verslagperiode. De beoordeling hiervan en het gesprek met ZuidPlus over mogelijke optimalisaties zal in de komende maanden plaatsvinden. In de volgende voortgangsrapportage kan hier meer over gemeld worden.
- Risico: *"Buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) voor 2019 worden onvoldoende benut met mogelijk verhoging van het risicoprofiel van de buitendienststellingsplanning 2020, tijdgebonden kosten en hinder tot gevolg"*  
Door de langere doorlooptijd van de herijkingsfase is dit risico deels opgetreden. Om de effecten hiervan te beperken is in overleg met ZuidPlus bepaald welke werkzaamheden voor de OVT in de buitendienststellingen en tijdelijke buitengebruiknames 2019 worden uitgevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat alle werkzaamheden door moeten schuiven naar 2020 en/of latere jaren waardoor het volume van werkzaamheden te omvangrijk wordt (vooral in 2020) met het risico dat de aanvraag van buitendienststellingen, gezien ook de claims van andere spoorse projecten, niet gehonoreerd kan worden. De voorbereidingstijd die benodigd is voordat de werkzaamheden in de buitendienststellingen daadwerkelijk worden uitgevoerd, geeft weinig ruimte voor uitloop. In de voorbereidingstijd dienen ontwerpen nader te worden uitgewerkt waarbij ook afstemming met de werkzaamheden van de nevenopdrachtnemers (met name beveiliging) van trein en metro dient plaats te vinden, vergunningen dienen te worden aangevraagd en te worden verleend, werkplannen voor de uitvoering dienen te worden opgesteld en

afgestemd en de inkoop van materieel en materiaal dient tijdig te worden gestart. Het risico bestaat dat een of meerdere van deze werkzaamheden vertraagt waardoor een buitendienststelling niet benut kan worden. Een ander risico is dat ondanks de voorbereidingen de uitvoering tijdens de buitendienststelling zelf tegenvalt waardoor de werkzaamheden niet volledig voltooid kunnen worden en er aanvullende buitendienststellingen nodig zijn met extra hinder en mogelijke vertraging tot gevolg. Er is gezamenlijke focus, commitment en managementaandacht van alle betrokkenen (ZuidPlus, projectorganisatie Zuidasdok, nevenopdrachtnemers en bevoegd gezag) nodig om dit risico te beheersen.

- Risico: "*Ontwerp niet inpasbaar/ maakbaar binnen bepalingen en/of maatregelvlakken van het Tracébesluit met vertraging en meerkosten tot gevolg*"  
Op basis van de nadere uitwerking van het voorontwerp blijkt er een aantal afwijkingen te zijn met het Tracébesluit (TB). Deels is dit opgelost door het ontwerp aan te passen. Voor de nog openstaande punten wordt op dit moment bezien welke maatregelen mogelijk zijn en hoe dit planologisch ingepast kan worden.
- Risico: "*Grondverwerving niet tijdig gereed voor start uitvoeringswerkzaamheden met vertraging en meerkosten tot gevolg*"  
Dit risico speelt nog bij de te verwerven grondstrook bij Zuidcirkel waar gewacht wordt op de uitspraak van de Raad van State op het betreffende beroep. De administratieve onteigeningsprocedure is naar verwachting in augustus 2019 voltooid. Voor onteigening dient er zowel sprake te zijn van een onherroepelijk TB als een afgeronde onteigeningsprocedure.
- Risico: "*Omissies/fouten in contracteisen en afwijkingen op verstrekte basisinformatie leidt tot meerkosten*"  
Tijdens de uitwerking van het ontwerp blijken er tegenstrijdigheden, fouten en/of omissies te zijn in de contracteisen die hersteld moeten worden om tot een maakbaar ontwerp te komen. Tevens kunnen er afwijkingen geconstateerd worden ten opzichte van de door de opdrachtgever verstrekte basisinformatie (bijv. bodemverontreinigingen/gesteldheid, toestand bestaande kunstwerken, locaties kabels en leidingen) die niet voorzien hadden kunnen worden door opdrachtnemer ZuidPlus. Gevolg is meerkosten. Beheersing is erop gericht om deze afwijkingen in een zo vroeg mogelijk stadium te detecteren en af te handelen om te voorkomen dat deze pas in latere fases tegen nog hogere kosten hersteld moeten worden. Hier is onder andere de herijkingsfase voor bedoeld.

- Risico: *"De markt in de bouwsector trekt sinds 2015 aan en dat leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel met mogelijke vertraging en meerkosten tot gevolg"*.  
De opdrachtnemer ZuidPlus heeft last van de marktomstandigheden en heeft moeite om extern personeel te verkrijgen en te behouden tegen de door haar begrote tarieven. Daarnaast wordt steeds merkbaarder dat de capaciteit (onderaannemers, toeleveranciers en materieel) in de bouwsector door de aantrekkende economie schaars geworden is, waardoor de tijdige inkoop van bouwcapaciteit onder druk komt te staan. Vooral voor het onderdeel tunnels A10 is dit – gezien het aantal tunnelprojecten dat in uitvoering is of komt – zorgelijk. Het gevolg is dat de inkoop het kritieke pad gaat bepalen van de planning en er mogelijk vertraging in het project ontstaat. Tevens neemt de druk op de business case van ZuidPlus toe wat tot ongewenste effecten (kwaliteit en samenwerking) kan leiden. Met ZuidPlus wordt bezien welke onderdelen kritisch zijn voor de inkoop en welke maatregelen getroffen kunnen worden.
- Exogeen risico: *"Macro-economische ontwikkelingen leiden tot hogere vervoersprognoses dan voorzien in het plan en mogelijk extra maatregelen"*  
Door de voorspoedige macro-economische ontwikkelingen worden eerder en/of hogere vervoersprognoses bereikt dan waar in het project vanuit is gegaan. Dit kan ertoe leiden dat er vanuit vervoerders of beheerders aan het project gevraagd wordt om eerder dan door hen voorzien en tijdens de realisatie van het project aanvullende maatregelen te treffen om de capaciteit te vergroten. Dergelijke maatregelen vallen buiten de scope van het project en zijn niet voorzien in het projectbudget.

#### **4.5 Veiligheid**

*In deze paragraaf wordt de voortgang beschreven over de borging van de veiligheid van de te realiseren systemen en objecten. In de realisatiefase wordt deze paragraaf uitgebreid met de voortgang van de veiligheid tijdens het bouwproces (veiligheid & gezondheid).*

##### *Projectorganisatie Zuidasdok*

Zuidasdok heeft als ambitie om een proactieve veiligheidscultuur te bereiken. Om vast te stellen wat het niveau is van de veiligheidscultuur en welke onderdelen verbetering behoeven is een veiligheidscultuurmeting uitgevoerd. De resultaten van de meting leiden tot extra inspanningen die in de komende periode uitgewerkt worden. Op korte termijn wordt onder andere een V&G-coördinator aangetrokken.

##### *Aannemerscombinatie ZuidPlus*

Veiligheid betreft in de huidige rapportageperiode vooral veiligheid van het ontwerp in de gebruiksfases (faseringen en eindsituatie). Ook worden de gevaren voor de uitvoering geïnventariseerd. Uitvoeringsveiligheid is in deze verslagperiode nog zeer beperkt van toepassing, doordat er slechts enkele kleine (voorbereidende) werkzaamheden plaatsvinden.

In de afgelopen verslagperiode heeft er een veiligheidsincident plaatsgevonden waarbij een werkvoertuig op de vluchtstrook geplaatst was zonder de vereiste verkeersmaatregelen. De werkzaamheden zijn hierop direct stilgelegd waarna met betrokkenen een gesprek heeft plaatsgevonden en de gevolgde procedures tegen het licht zijn gehouden en waar nodig aangepast.

#### **4.6 Organisatie**

*In deze paragraaf worden de ontwikkelingen gerapporteerd over de organisatie van het project. Dit behelst zowel de ontwikkelingen binnen als buiten de projectorganisatie als de governance van het project.*

##### *Project Barometer*

De projectorganisatie heeft in januari 2018 een 'Project Barometer' laten uitvoeren binnen de Zuidasdok-organisatie waarin aspecten als samenwerking, interne communicatie en werkdruk zijn gemeten. De uitkomsten van deze Project Barometer zijn in het MT Zuidasdok besproken en vervolgens in de verschillende projectteams gedeeld en behandeld.

##### *Gezamenlijke huisvesting*

Voor de samenwerking en afstemming tussen de aannemerscombinatie ZuidPlus en de projectorganisatie Zuidasdok is al vanaf het begin van de aanbestedingsfase gekozen voor het uitgangspunt van gezamenlijke huisvesting. Het is helaas onmogelijk gebleken om tegen aanvaardbare kosten een locatie te vinden in het kerngebied Zuidas waar beide organisaties gedurende de realisatiefase gehuisvest kunnen worden. In afstemming met ZuidPlus is daarom besloten om de gezamenlijke huisvesting in Amstelveen te organiseren waarbij de projectorganisatie in het vierde kwartaal van dit jaar zal verhuizen naar

Amstelveen. Om voldoende verbinding met het kerngebied te houden is het streven om een gezamenlijk informatiecentrum Zuidasdok/Zuidas in het kerngebied te realiseren met een aantal werkplekken.

#### **4.7 Kwaliteit**

*In deze paragraaf wordt gerapporteerd over de ontwikkelingen over de opzet, inrichting en werking van het kwaliteitsmanagementsysteem van het project.*

##### *Kwaliteitssysteem projectorganisatie Zuidasdok*

Op basis van het vastgestelde interne auditplan, toetst de projectorganisatie de implementatie en werking van het KMS. In deze verslagperiode is een interne audit uitgevoerd naar (1) de werking van het contractwijzigingenproces met opdrachtnemer ZuidPlus en (2) het proces om te komen tot Wijziging van Project Referenties (VTW). Uit deze interne audits zijn enkele aandachts- en verbeterpunten geformuleerd die opvolging zullen krijgen in de komende periode.

##### *Kwaliteitssysteem combinatie ZuidPlus*

ZuidPlus heeft in de afgelopen periode met succes de ISO 9001:2015 audit doorlopen en daarmee certificering ontvangen op het managementsysteem dat specifiek voor de combinatie is opgezet. Voor de certificering in het kader van de ISO 15504 is het certificeringsproces gaande.

Zuidasdok heeft haar procestoetsing op de werkzaamheden van ZuidPlus onverminderd voortgezet. Afgelopen verslagperiode zijn onder andere de volgende processen bij ZuidPlus geauditteerd: afwijkingenmanagement, vergunningenmanagement, planningsmanagement, risicomangement en veiligheid.

Op basis van bevindingen, heeft ZuidPlus een verbeterproces in gang gezet, teneinde te borgen dat het managementsysteem adequaat wordt toegepast en geconstateerde omissies worden opgelost.

## Hoofdstuk 5

# Omgeving & Communicatie

In de afgelopen verslagperiode is verder gewerkt aan de samenwerking en interactie met de omgeving. Voornaamste onderwerp van gesprek was het informeren van de omgeving over de bomenkap en de stand van zaken van Zuidasdok. Verder is er gewerkt aan de monitoring. Ook zijn de in het realisatiecontract benoemde participatieopgaven opgestart. Hierin trekken ZuidPlus en projectorganisatie Zuidasdok samen op.

### 5.1 Stakeholdermanagement

In de afgelopen periode zijn stakeholders geïnformeerd over de planning, diverse voorbereidende werkzaamheden, informatie over de bouwwerkzaamheden en eventuele hinder die de werkzaamheden kunnen veroorzaken. De voorbereidende werkzaamheden betreffen bijvoorbeeld monitoring, asfaltonderzoeken, bomenkap, sonderingen, een damwandinstallatieproef en het inrichten van de eerste locaties waar gebouwd gaat worden.

#### *Monitoring*

Voor de voorbereiding van de monitoring zijn er bouwkundige gegevens nodig van de gebouwen in een straal van 36 meter rondom het tracé. ZuidPlus is voorzien van voldoende informatie voor het opstarten van de monitoring en heeft toestemming gekregen van de betreffende stakeholders om apparatuur voor monitoring te plaatsen.

#### *Participatieopgaven*

Voor de inrichting van het groen ter plaatse van Tennispark Joy, Tuinpark Amstelglorie, Begraafplaats Buitenveldert, Zuidcirkel en het Beatrixpark worden participatieprocessen uitgevoerd.

De participatieopgave rond Tennispark Joy is afgerond. De gemeente heeft nieuwe beplanting geplaatst in verband met de verplaatsing van het tennispark. Deze verplaatsing van de 15 tennisvelden, inclusief de bouw van een geheel nieuw clubhuis, is gereed. Op 28 april 2018 is het nieuwe tennispark feestelijk door de gemeente geopend. Met de verplaatsing van het tennispark is een belangrijke stap gezet in het vrijmaken van het tracé voor de bouw van Zuidasdok en Knooppunt De Nieuwe Meer.

Voor de participatie Tuinpark Amstelglorie is een eerste ontwerp voorgelegd aan het bestuur en hier is positief op gereageerd. De verwachting is dat het participatieproces in het tweede deel van 2018 wordt afgerond. Voor de begraafplaats Buitenveldert is er een eerste ontwerp voorgesteld. De directie van



de begraafplaats positief gereageerd. Naar verwachting wordt in de tweede helft van dit jaar het participatieproces afgerond. In verband met de onteigeningsprocedure en de nog lopende procedure bij de Raad van State inzake de beroepen op het Tracébesluit, heeft de participatie Zuidcirkel stilgelegen.

#### *Contact met stakeholders*

Er hebben in deze verslagperiode veel contacten met stakeholders plaatsgevonden over verschillende onderwerpen, onder andere:

- Afgelopen periode hebben gesprekken plaatsgevonden met belanghebbende stakeholders over de vergunningaanvraag voor de aanvullende werkterreinen aan de Oude Haagseweg en Schinkel;
- Met de gemeente/beheerder Amstelpark en de exploitant van de speeltuin is een proces gestart om afspraken te maken over de herinrichting van het overblijvende deel van het bastion en de aansluiting van Zuidasdok op het Amstelpark;
- Meerdere gesprekken hebben plaatsgevonden met de Vereniging Woonschepen Zuid en individuele woonbooteigenaren bij de Schinkel. Dit om in te gaan op de bij hen aanwezige zorgen over de leefbaarheid en veiligheid in de bouwfase;
- Met de kynologenclub zijn afspraken gemaakt over het garanderen van de veiligheid van werknemers en de honden.

## **5.2 Raakvlakprojecten**

### *Werkterreinen*

De afstemming tussen raakvlakprojecten en ZuidPlus krijgt vorm: met verschillende projecten zijn afspraken gemaakt over gezamenlijk gebruik van ruimte tijdens de bouwfase.

Amsterdam heeft vorig jaar de wens geuit om een hulpwarmtecentrale (HWC) te realiseren op de Sporendriehoek. De Sporendriehoek is als werkterrein opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok en aannemer ZuidPlus is voornemens hier een logistieke hub in te richten voor de realisatie van Zuidasdok.

De afgelopen tijd is gezocht naar alternatieve werkterreinen met het idee dat ZuidPlus een deel van de logistieke hub verplaatst naar een ander werkterrein en daarmee realisatie van de HWC in de Sporendriehoek mogelijk maakt. Dit voorjaar is een vergunningaanvraag voorbereid en ingediend voor het terrein aan de Oude Haagseweg. Vrijgave van een deel van de Sporendriehoek is pas aan de orde nadat sprake is van een onherroepelijke vergunning voor gebruik van de alternatieve locatie aan de Oude Haagseweg.

### *Uitvoeringsraakvlakken Zuidas*

Met Zuidas zijn nadere afspraken gemaakt over de uitvoeringsraakvlakken en ontwerpraakvlakken tussen het project en de vastgoedontwikkeling in het Zuidas

gebied. In het bijzonder zijn voor de realisatie van het kantoor van de EMA afspraken gemaakt over het vervallen van het in het Tracébesluit opgenomen werkkerrein van Zuidasdok op deze locatie.

#### *Ombouw Amstelveenlijn*

Het project Ombouw Amstelveenlijn is in maart 2017 gegund. De coördinatieovereenkomst tussen beide projecten is getekend. Er vindt nadere analyse plaats van de impact en samenloop van de werkzaamheden van dit project, de ontwikkeling van Zuidas en de realisatie van Zuidasdok.

### **5.3 Flankerende maatregelen**

#### *Zuidas Bereikbaar*

In juli 2017 hebben Zuidasdok en Zuidas het initiatief genomen voor het programma Zuidas Bereikbaar. Het programma is bedoeld om intern en extern de verbinding te leggen tussen alle initiatieven en regie te voeren op de bereikbaarheid. Enerzijds binnen de eigen organisatie van Zuidas, Zuidasdok en ZuidPlus (intern) en anderzijds met samenwerkingspartners zoals de ORAM, BYCS, Green Business Club, Hello Zuidas en de Taskforce Bereikbaarheid (extern). Dit vanuit de visie en overtuiging dat bereikbaarheid een gezamenlijke verantwoordelijkheid is en de kracht van alle initiatieven samen het verschil gaat maken.

Om ervoor te zorgen dat alle initiatieven goed op elkaar worden afgestemd zijn de samenwerkingsafspraken vastgelegd in het programmaplan Zuidas Bereikbaar. In de afgelopen periode is het programmaplan met bijbehorend Doel Inspanningen Netwerk vastgesteld. Ook is het brondocument communicatie vastgesteld, met daarin vastgelegd de basis voor de communicatie over de bereikbaarheid van Zuidas. Hierin is een balans zichtbaar tussen de hinderboodschap enerzijds en de ontwikkeling van Zuidas anderzijds.

Een aantal van de resultaten op het gebied van bereikbaarheid worden hieronder toegelicht.

#### *Bereikbaarheidsstrategie & maatregelen*

Om de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase te waarborgen is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld. De bereikbaarheidsopgave is geactualiseerd aan de hand van de aanbidding van ZuidPlus. De opgave om 1.500 auto's in beide richtingen op de A10 zuid tijdens de spits te onttrekken is ongewijzigd. Uit de mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen is een selectie gemaakt van kansrijke maatregelen, die onderverdeeld zijn naar het "basispakket" en een "pluspakket". In het basispakket zitten verkeers- en incidentmanagement, P+R (Park & Ride) en optimaliseren van OV-verbindingen, een fietscampagne en reisadvies. Onder het pluspakket vallen maatregelen die uitsluitend ingezet worden als blijkt dat bepaalde faseringen zeer zware hinder veroorzaken die niet met de

basismaatregelen te mitigeren zijn. Een voorbeeld hiervan is een eventuele periode van belonen voor spitsmijden.

Twee onlangs afgeronde onderzoeken leggen een goede basis voor verdere keuzes in de bereikbaarheidsaanpak; het Mobiliteitsonderzoek Zuidas en een onderzoek naar drijfveren en motieven bij mobiliteitskeuzes.

Een punt van aandacht is de afnemende tevredenheid van fietsers die in de twee eerdergenoemde onderzoeken bevestigd wordt. Fietsers hebben last van drukte en zorg om de veiligheid op fietspaden. Gezien de prioriteit van de fiets in de Visie Zuidas en de impact van Zuidasdok- en Zuidas-werkzaamheden blijft dit een aandachtspunt.

#### *Verkeersmanagement*

Om verkeersmanagement te ondersteunen met reizigersinformatie, is in samenwerking met het RWS-project Schiphol-Amsterdam-Almere in mei aan ruim dertig bedrijven de vraag voorgelegd naar de behoefte aan gepersonaliseerde pre- en on-trip reisinformatie voor de ov-reiziger, fietser, automobilist en voetganger via veelgebruikte (social media) apps. Doel is de hinder(beleving) bij reizigers gedurende de uitvoering van de twee projecten Zuidasdok en Schiphol-Amsterdam-Almere zoveel mogelijk te beperken. Met ruim zeventien bedrijven zijn in juni vervolggesprekken gevoerd. De opbrengst hiervan geeft inzicht in de mogelijkheid voor een eventuele marktuitvraag waarover na de zomer besloten zal worden.

#### *Fietscampagne*

Eén van de kansrijke maatregelen om de druk op A10 zuid en het stedelijk wegennet (SWN) te verminderen is forenzen te verleiden over te stappen van de auto op de fiets. Zo'n 4.000 werknemers wonen op minder dan 7,5 km afstand en pakken nu nog de auto. Doel is om 1,5 miljoen autokilometers om te zetten in fietskilometers, wat neerkomt op 750 fulltime fietsers. De aanbesteding zal in het najaar worden gestart.

#### *Noord/Zuidlijn*

De opening van de Noord/Zuidlijn in juli 2018 biedt kansen om autoforenzen afkomstig uit Waterland over te laten stappen op de metro. In samenspraak met gemeente Amsterdam, streekvervoerders, ORAM en Breikers zijn eerste stappen gezet om deze nieuwe verbinding aantrekkelijk(er) te maken en te promoten. Dit najaar start een pilot met de Zuidaspas om 150 werknemers op een aantrekkelijke manier kennis te laten maken met parkeren op afstand. Hello Zuidas financiert een deel van deze pilot.

#### *P+R-locaties*

Er is een plan van aanpak opgesteld voor P+R en aansluitend OV. Hierin staan de meest kansrijke P+R-locaties (en reservelocaties) beschreven, de beschikbare capaciteit en de stappen die gezet moeten worden om de locaties, waar nodig, in te richten voor dit doel. Dat varieert van communicatie over de mogelijkheid, het

tot stand brengen van een (rechtstreekse) busverbinding tot het volledig inrichten van een P+R-terrein. De projectorganisatie zal voorlopig drie locaties verder uitwerken. Na een inventarisatie van de kosten zal de projectorganisatie besluiten welke aanvullende maatregelen eventueel kunnen worden gepland en gerealiseerd. De Vervoerregio Amsterdam heeft aangegeven co-financier te willen zijn als, in plaats van tijdelijke P+R-voorzieningen, ingezet wordt op permanente locaties.

#### *Amsterdam Bereikbaar*

De projectorganisatie Zuidasdok en gemeente Amsterdam (Zuidas Bereikbaar) hebben de samenwerking met Amsterdam Bereikbaar geïntensiveerd op de onderdelen monitoring, planning, en communicatie. Voor wat betreft monitoring zullen de werkzaamheden zich toespitsen op het ondersteunen van projecten en het beschikbaar stellen van tools waarmee projecten kunnen monitoren. Amsterdam Bereikbaar wordt daarmee in staat gesteld knelpunten op regionaal niveau te signaleren en te analyseren.

#### **5.4 Amsterdam Zuidas Informatiecentrum / '1 loket'**

Projectorganisatie Zuidasdok en Zuidas treden voor de gebiedscommunicatie gezamenlijk naar buiten onder de naam Amsterdam Zuidas. De publiekscontacten verlopen via het gezamenlijk loket 'Amsterdam Zuidas Informatiecentrum'.

De werkzaamheden binnen het gezamenlijke loket Zuidas/Zuidasdok zijn sterk gegroeid door het toegenomen aantal meldingen, groepsontvangsten en ontwikkelingen. Deze verslagperiode zijn er 330 vragen, meldingen en klachten binnen gekomen via mail of telefoon. Het grootste deel betreft informatievragen over Zuidas. Het aantal meldingen over Zuidasdok is laag. Vragen over Zuidasdok gingen over financiën, inhoud van het project, ontwerp van het station, geluidsschermen en verwachte bouw hinder. De meeste vragen en reacties gingen over de bomenkap en het terug te plaatsen groen.

Het gezamenlijke informatiecentrum heeft deze verslagperiode 76 groepen ontvangen, totaal gaat het om ca. 1880 mensen. Naast de groepen bezochten deze periode ruim 1200 individuele bezoekers het informatiecentrum.

Sinds 1 februari 2018 is het informatiecentrum 24 uur per dag, 7 dagen per week telefonisch bereikbaar, wat resulteert in ongeveer 1250 telefonische contacten. Er is een overeenkomst gesloten met een bureau dat buiten kantoor tijden de telefoon opneemt en in geval van nood de juiste handelingen verricht.

In het voorjaar van 2018 is het informatiecentrum gestart met rondleidingen die in het teken staan van architectuur en groen. Algemene rondleidingen door het centrumgebied van Zuidas waren reeds eerder gestart. In totaal zijn er 15 rondleidingen verzorgd, met ongeveer 300 deelnemers. Met twee scholen in de buurt is een samenwerking aangegaan om leerlingen meer te betrekken bij de

ontwikkelingen in Zuidas. Aandachtspunt is om Zuidasdok meer tot uiting te laten komen in het gezamenlijk informatiecentrum dan nu het geval is.

### **5.5 Publiekscommunicatie**

In het eerste kwartaal van 2018 stond de publiekscommunicatie Zuidasdok vooral in het teken van een aantal ontwikkelingen.

#### *Watercompensatie Duivendrechtse Polder*

In januari en februari heeft Zuidasdok werkzaamheden uitgevoerd in het recreatiegebied de Duivendrechtse Polder (zie ook 3.3). Het betreft het verbreden van vijf sloten ter compensatie van het water dat wordt onttrokken in het projectgebied. Bewoners in de directe omgeving zijn hierover schriftelijk geïnformeerd en er is een artikel geplaatst op de website.

#### *Onttrekking Burgerweeshuispad*

In februari is de gemeenteraad akkoord gegaan met het opheffen van het fietspad van het Burgerweeshuispad. Deze ruimte is nodig voor de realisatie van Zuidasdok. Hierover is een artikel gepubliceerd op de website.

#### *Opschorten herijkingsbesluit*

In maart is op de website een artikel gepubliceerd over het opschorten van het herijkingsbesluit.

#### *Overeenkomst ontwikkeling voorzieningen station Amsterdam Zuid*

In april hebben gemeente Amsterdam, ProRail en NS Stations een overeenkomst ondertekend die de ontwikkeling en exploitatie van voorzieningen op het nieuwe station Amsterdam Zuid compleet maakt. Hierover is een gezamenlijk persbericht uitgedaan en ook online is een artikel verschenen.

#### *Opening tennispark Joy Jaagpad*

In april is tennispark Joy Jaagpad na circa een half jaar heropend. Om ruimte te maken voor het project Zuidasdok is het tennispark circa 7 meter opgeschoven. Zuidasdok heeft het verleggen van de banen inclusief het plaatsen van nieuw hekwerk en verlichting gefinancierd. Het bestuur van het tennispark heeft de verplaatsing aangegrepen om ook het clubhuis te vernieuwen. Over de verbouwing en heropening is een online artikel verschenen.

#### *De eerste bomenkap voor Zuidasdok*

In februari en maart zijn de eerste bomen (circa 630 stuks) gekapt voor het project Zuidasdok. Hiervoor is een intensief communicatietraject doorlopen waarbij diverse stakeholders (o.a. belangenverenigingen, wethouders, stadsdeel, etc.) op voorhand zijn geïnformeerd. Bewoners en ondernemers in de omgeving van de kaplocaties zijn schriftelijk geïnformeerd. Op de website is een artikel hierover gepubliceerd. Naar aanleiding van vragen en opmerkingen op sociale media is er een tweede artikel gepubliceerd waarin een nadere toelichting is

gegeven op de bomenkap. Een deel van het gekapte hout wordt gebruikt voor initiatieven vanuit de omgeving.

### *Hoorzitting Raad van State*

Begin mei heeft in kader van het Tracébesluit Zuidasdok een tweede hoorzitting plaatsgevonden bij de Raad van State. Voor het plaatsvinden van de zitting is hierover een online artikel verschenen.

### *Afsluitingen af- en toeritten A10 Zuid*

In juni heeft ZuidPlus sonderingen uitgevoerd op de snelweg A10 Zuid. Om de werkzaamheden veilig te kunnen verrichten zijn gedurende elf dagen diverse af- en toeritten afgesloten geweest in de nachtelijke uren. Omgevingspartijen zijn via de mail, de website en sociale-media kanalen van Zuidasdok geïnformeerd. Daarnaast zijn automobilisten geïnformeerd via de website van Rijkswaterstaat.

### *Spooruitbreiding Amsterdam Zuid*

In juni heeft de staatssecretaris van IenW samen met de regio besloten tot de uitwerking van twee extra sporen bij station Amsterdam Zuid. Hierover is een artikel gepubliceerd op de website. Ook in lokale en landelijke media is het bericht goed opgepakt.

### *Voorbouwlocatie Brittenpassage*

In juni zijn bedrijven en bewoners in de omgeving van station Amsterdam Zuid schriftelijk geïnformeerd over de inrichting van het werkterrein aan de Arnold Schönberglaan. Op deze zogenoemde voorbouwlocatie zullen werkzaamheden worden verricht voor de bouw van de Brittenpassage. Ook online is hieraan aandacht besteed. Tevens zijn omwonenden uitgenodigd voor de twee informatiebijeenkomsten waarin de werkzaamheden en de impact nader zijn toegelicht.

### *Open Toren Dag*

In maart heeft de Open Toren Dag plaatsgevonden. Op de hoogste verdieping van het gebouw van ABN Amro stonden medewerkers van Zuidasdok en Zuidas om vragen te beantwoorden en een toelichting te geven op de werkzaamheden.

### *Bijeenkomst Engage*

In maart heeft Engage plaatsgevonden, een bijeenkomst voor bewoners en ondernemers in Zuidas. Medewerkers van Zuidasdok en Zuidas waren hierbij aanwezig om vragen te beantwoorden en een toelichting te geven op de werkzaamheden.

### *Opening fietsparkeergarage Strawinskylaan*

Medio mei is de derde fietsparkeergarage in het stationsgebied van Amsterdam Zuid feestelijk geopend door de financierende partijen. Zuidasdok is medefinancier van de garage. De parkeergarage vult een deel van de projectverplichting voor

tijdelijke fietsparkeerplekken tijdens de realisatiefase Zuidasdok in. Aanvankelijk zou op deze locatie, door de werkzaamheden van Zuidasdok, een tijdelijke, bovengrondse fietsenstalling komen. Mede op verzoek van omwonenden is gekozen voor een definitieve oplossing, namelijk een permanente ondergrondse stalling.

#### *Dag van de Bouw*

Begin juni 2018 vond de Dag van de Bouw plaats. Dit landelijke evenement bood gelegenheid om de gebiedsontwikkeling van Zuidas en het project Zuidasdok in de spotlights te zetten. ZuidPlus heeft in samenwerking met Zuidasdok deelgenomen. Bezoekers konden deelnemen aan diverse activiteiten op het werkterrein van ZuidPlus, de keet was ingericht als expositieruimte en er werden rondleidingen Zuidasdok verzorgd. De dag is succesvol verlopen met in totaal 750 bezoekers.

#### *Provada*

Eind juni heeft de vastgoedbeurs Provada plaatsgevonden. Zuidasdok en Zuidas hadden hier een gezamenlijke stand (onder de vlag van de Metropoolregio Amsterdam) van waaruit bezoekers zijn geïnformeerd over bouw-, vastgoed- en infraontwikkelingen in Zuidas.

#### *Get lost*

Eind juni is de Get Lost van start gegaan: een kunstroute met twaalf kunstwerken die worden tentoongesteld in de openbare ruimte in Zuidas. De kunstwerken zijn het product van een samenwerking tussen bedrijven in Zuidas en kunstenaars. Zuidasdok, Zuidas en ZuidPlus hebben gezamenlijk hieraan deelgenomen. Het kunstwerk is vervaardigd door kunstenaar Rosa Sijben en is tot eind september te bezichtigen.

### **5.6 Media-analyse**

Zuidasdok kwam in het eerste kwartaal in het nieuws met de bomenkap die voor de aanleg van Zuidasdok noodzakelijk is (o.a. NRC en NRC Next, online en in opiniestukken). In het tweede kwartaal 2018 was er in de media aandacht voor een aantal onderwerpen in relatie tot Zuidasdok: van bodemonderzoek langs de A10 in het kader van voorbereidingswerkzaamheden, de komst van een vijfde en zesde spoor en de aankondiging van de opening van de Noord/Zuidlijn. De totale media-aandacht voor de Zuidas is ongeveer gelijk gebleven.

## Bijlagen

### 1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	SRA	PNH	Derden	Totaal
	<b>BOK 9-7-2012</b>	9-7-2012	baseline	2011	979.000	201.000	130.000	75.000		<b>1.385.000</b>
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421		26.242
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268		23.331
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940		16.916
	<b>BOK 9-7-2012 op prijspel 2014</b>			2014	<b>1.025.936</b>	<b>210.680</b>	<b>136.244</b>	<b>78.629</b>		<b>1.451.489</b>
	TEN-T planuitwerking (EU)	3-12-2013	extra bijdrage	2013					2.500	2.500
4	VTW HTV5 Amstelveen	2-7-2014	scopewijziging	2014			1.568			1.568
9	VTW overdracht VU/Boelelaan	2-7-2014	scopewijziging	2014			-580			-580
3a	VTW Brittenpassage (NS)	2-7-2014	scopewijziging	2014					26.000	26.000
1	VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL	2-7-2014	scopewijziging	2014						0
-	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	40.304					40.304
-	Compensatie GF i.v.m. BCF	16-12-2014	BO afspraak	2014		-4.390				-4.390
-	Piet Kranenbergpad	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
3b	Liften Brittenpassage	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
6	VTW bus en tramhalte Strawinskyalaan	16-12-2014	scopewijziging	2014		2.850				2.850
7	VTW definitieve toegang SET-gebouw	16-12-2014	scopewijziging	2014		600				600
8a	VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	2014			9.225			9.225
5	VTW verbrede Minervapassage (NS)	16-12-2014	scopewijziging	2014					33.400	33.400
10	VTW vervallen toerit S110	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
11	VTW aansluiting S108-Zuid	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
12	VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
	<b>Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)</b>	16-12-2014	baseline	2014	<b>1.066.240</b>	<b>209.740</b>	<b>146.456</b>	<b>78.629</b>	<b>61.900</b>	<b>1.562.965</b>

Pagina: 40/43

Datum: 10-9-2018

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR



Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	<b>Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)</b>	16-12-2014	baseline	2014	1.066.240	209.740	146.456	78.629	61.900	<b>1.562.965</b>
8b	VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	23-4-2015	scopewijziging	2014			94			94
13	VTW bovenwettelijke geluidsschermen	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
15	VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voortunnel i.v.m. onderhoud en calamiteiten	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
16	VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
17	VTW Keerlus tram 4	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
18	VTW robuustheidsmaatregelen tram	3-6-2015	scopewijziging	2014		235	4.465			4.700
19	VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109 IBOI 2015 (0,384%)	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
		1-7-2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26	5.531
	<b>Totaal per 30-06-2015</b>		<b>stand Q2-2015</b>	<b>2015</b>	<b>1.070.142</b>	<b>210.741</b>	<b>151.551</b>	<b>78.931</b>	<b>61.926</b>	<b>1.573.290</b>
20	VTW configuratie metrosporen	24-9-2015	scopewijziging	2015		171	3.249			3.420
21	VTW aansluiting ProRail beleidskader Outillage	24-9-2015	scopewijziging	2015					712	712
-	Teruggaaf BTW 2012-2013	8-12-2015	ontvangst derden	2015					345	345
-	ABN Amro t.b.v. gebruik werkterrein Fietsparkeergarage Mahlerplein	17-12-2015	ontvangst derden	2015					90	90
	<b>Totaal per 31-12-2015</b>		<b>stand Q4-2015</b>	<b>2015</b>	<b>1.070.142</b>	<b>210.912</b>	<b>154.800</b>	<b>78.931</b>	<b>63.073</b>	<b>1.577.858</b>
22	VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	17-02-2016	scopewijziging	2015	3.750					3.750
23	VTW Voorinvestering daklaan	17-02-2016	scopewijziging	2015		1.298				1.298
24	VTW Aanvullende geluidmaatregelen	17-02-2016	scopewijziging	2015		3.576				3.576
25	VTW Calamiteiten Opstelplaats	17-02-2016	scopewijziging	2015	1.200					1.200
27	VTW geluidsscherm en lay-out keersporen	17-02-2016	scopewijziging	2015						0
28	VTW Fietsroute over de Amstel	17-02-2016	scopewijziging	2015		70	70			140
30	VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	11-5-2016	scopewijziging	2015		240	80			320
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	1.852	370	271	151	314	2.958
	<b>Totaal per 1-7-2016</b>		<b>Stand Q2-2016</b>	<b>2016</b>	<b>1.076.944</b>	<b>216.466</b>	<b>155.221</b>	<b>79.082</b>	<b>63.387</b>	<b>1.591.100</b>
31	VTW kruising S108 Noord en Zuid	26-10-2016	scopewijziging	2016						0
32	<b>VTW Daklaan (teruggetrokken door gem. Amsterdam op 10-5-2017)</b>	<b>26-10-2016</b>	<b>scopewijziging</b>	<b>2016</b>						
	<b>Totaal per 31-12-2016</b>		<b>Stand Q4-2016</b>	<b>2016</b>	<b>1.076.944</b>	<b>216.466</b>	<b>155.221</b>	<b>79.082</b>	<b>63.387</b>	<b>1.591.100</b>
35	Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	15-2-2017	meerkosten	2017					n.t.b.	n.t.b.
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	1.001	17.046
	<b>Totaal per 30-06-2017</b>		<b>Stand Q2-2017</b>	<b>2017</b>	<b>1.088.176</b>	<b>218.741</b>	<b>156.849</b>	<b>79.991</b>	<b>64.388</b>	<b>1.608.146</b>
	Totaal VTW's Q4-2017:									
33	(33) Waterbergende voorziening stationsgebied									
34	(34) Commerciële voorzieningen zuidzijde OV-Carre + voorinv. 5e en 6e spoor									
36	(36) Uitbreiding fietsparkeervoorz. Parnassusweg + voorinv. 5e en 6e spoor									
37	(37) vervallen scope Keersporen Diemen	27-9-2017	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
	<b>Totaal per 31-12-2017</b>		<b>Stand Q4-2017</b>	<b>2017</b>	<b>1.088.176</b>	<b>218.741</b>	<b>164.449</b>	<b>79.991</b>	<b>71.909</b>	<b>1.623.267</b>
	IBOI 2018 (1,5257%)	30-6-2018	indexering	2018	14.157	2.782	1.995	1.220	1.015	21.170
	<b>Totaal per 30-6-2018</b>		<b>Stand Q2-2018</b>	<b>2018</b>	<b>1.102.334</b>	<b>221.523</b>	<b>166.444</b>	<b>81.212</b>	<b>72.924</b>	<b>1.644.437</b>

Pagina: 41/43  
 Datum: 10-9-2018  
 Status: Definitief

## 2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	A'dam	VRA	PNH	Derden	Budget
	<b>BOK 9-7-2012</b>	9-7-2012	baseline	2011	<b>320.378</b>					<b>320.378</b>
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070					6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416					5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003					4.003
	<b>BOK 9-7-2014</b>			2014	<b>335.867</b>					<b>335.867</b>
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304					-40.304
	<b>Bestuurlijk Overleg 16-12-2014</b>	16-12-2014	baseline	2014	<b>295.563</b>					<b>295.563</b>
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0					0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	1.135					1.135
	<b>Totaal per 31-12-2015</b>		<b>stand Q4-2015</b>	2015	<b>296.698</b>					<b>296.698</b>
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015		567				567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0					0
	<b>Totaal per 31-12-2015</b>		<b>stand Q4-2015</b>	2015	<b>296.698</b>	<b>567</b>				<b>297.265</b>
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	566					566
	<b>Totaal per 31-12-2016</b>		<b>stand Q4-2016</b>	2016	<b>297.264</b>	<b>567</b>				<b>297.831</b>
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394					3.394
	<b>Totaal per 31-12-2017</b>		<b>stand Q4-2017</b>	2017	<b>300.658</b>	<b>567</b>				<b>301.225</b>
	IBOI 2018 (1,5257%)	30-6-2018	indexering	2018	4.224					4.224
	<b>Totaal per 30-6-2018</b>		<b>stand Q2-2018</b>	2018	<b>304.882</b>	<b>567</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>305.449</b>

Pagina: 42/43

Datum: 10-9-2018

Status: Definitief

## Financiering

---

× Gemeente  
× Amsterdam

---



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

---

 Provincie  
Noord-Holland

---

 | Vervoerregio  
Amsterdam

---

 **Medegefinancierd door de Europese Unie**  
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

---

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weer-  
gegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik  
dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.