

Halfjaarrapportage Zuidasdok

Periode: 1 januari t/m 30 juni 2022



Hijsen van 40 ton perronoverkapping

Auteur: Programmaorganisatie Zuidasdok
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie: 1.0

Datum: 30-6-2022
Volgnr.: 1
Status: Definitief

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Doel rapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Programmadoelstellingen	3
Hoofdstuk 2 Samenvatting	5
Hoofdstuk 3 Programmavoortgang	9
3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)	9
3.2 S&C/ICT Metro	12
3.3 Knooppunten	12
3.4 Tunnel	14
3.5 Programma	15
Hoofdstuk 4 Programmabeheersing	17
4.1 Scope	17
4.2 Planning	17
4.3 Financiën	19
4.4 Risico's	24
4.5 Organisatie en kwaliteit	27
Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie	29
5.1 Stakeholdermanagement	29
5.2 Bereikbaarheid	31
5.3 Communicatie	32
Bijlagen	34
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	34
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	35
Financiering	36

Hoofdstuk 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 2022.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. Deze programmadoelstellingen borduren voort op de projectdoelstellingen zoals geformuleerd in de structuurvisie, maar zijn geactualiseerd naar de huidige tijdgeest. 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 geeft inzicht in de stand van zaken van de beheersing van het programma. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 gerapporteerd over het omgevingsmanagement en de communicatie 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.

Hoofdstuk 2

Samenvatting

Programmavoortgang

In deze samenvatting worden de belangrijkste ontwikkelingen in de verslagperiode en de relevante actuele ontwikkelingen na de verslagperiode toegelicht.

OVT

In de eerste maanden van 2022 is Bouwcombinatie Nieuw-Zuid (Mobilis, Boskalis en Van Gelder) verder gegaan met de doorgrondings- en prijsvormingsfase van OVT-1. Gedurende deze fase is de bouwfasering op een aantal punten geoptimaliseerd. Ook werd de huidige extreme prijsontwikkeling in de markt zichtbaar in de omzetting van prijspeil 2021 naar prijspeil januari 2022. Op 15 april is met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid overeenstemming bereikt over de definitieve voorwaarden voor OVT-1. Om OVT-1 op te kunnen dragen aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid waren er aanvullende financiële middelen nodig in verband met interne scopeverschuivingen en het verwerken van de prijsontwikkeling uit de markt. Om dit mogelijk te maken is een deel van het programmaproject (uit het budget van Tunnel) van Zuidas dok beschikbaar gemaakt voor OVT-1. Daarmee is de doorgronding en prijsvorming OVT-1 afgesloten en heeft Zuidas dok OVT-1 opgedragen aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid.

Opdrachtnemer Heijmans werkt, in een voorloopcontract, aan de metroperrons en -sporen om ruimte te creëren voor de toekomstige vernieuwing van de Minervapassage. Omdat de Minervapassage in de toekomst hoger is dan de huidige passage, worden de metroperrons en sporen alvast verhoogd. In de nacht van 4 op 5 juni 2022 is de bestaande overkapping opgehesen en verhoogd. Het metroperron en -spoor van lijn 52 (Noord/Zuidlijn) wordt tussen 16 en 22 juli 2022 vijftig meter richting het oosten verlengd en verhoogd. Metroperron 4 komt daardoor boven de Beethovenstraat te liggen. Om het verlengde perrondeel te kunnen dragen, is tussen 8 en 13 mei 2022 een staalconstructie aangebracht op de Beethovenstraat.

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid is na de gunning op 26 augustus 2021 begonnen aan het uitvoeringsontwerp en de werkvoorbereiding van de buitendienststelling zomer 2022. In een 11-daagse buitendienststelling (gepland van 22 juli tot 3 augustus 2022) realiseert Nieuw-Zuid de fundering van de twee meest zuidelijke treindekken, ter hoogte van de Brittenpassage. Deze treindekken worden als onderdeel van OVT-1 in Q2 2023 op hun plek geschoven. Het uitvoeringsontwerp voor de werkzaamheden is door Zuidas dok geaccepteerd.

Pagina: 5/36
Datum: 30-6-2022
Status: Definitief

Zuidas dok OPENBAAR

S&C/ICT Metro

In het afgelopen half jaar zijn werkzaamheden uitgevoerd aan het trein-TV systeem, camera's, Dynamisch Reizigersinformatie Systeem (DRIS), omroep, intercom en het tractiesysteem ter voorbereiding op de verlenging en verhoging van metro 52. Tevens zijn de eind 2021 gerealiseerde metrowissels in gebruik genomen.

Knooppunten

In januari 2022 is de dialoofase met twee aannemerscombinaties, TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) en Bouwcombinatie Nieuwe-Meer (Boskalis, Volker Wessels Infra, Mobilis en Van Gelder), gestart voor de aanbesteding van de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer. De dialoofase is in juni 2022 afgerond, waarna de aannemerscombinaties medio juli 2022 hun aanbieding zullen doen.

In het voorjaar van 2022 is de voorbereiding van de aanbesteding van knooppunt Amstel gestart met het opstellen van het inkoopplan.

Tunnel

In maart 2022 is een toets op de voorlopige aanbestedingsdocumenten (50% versie) uitgevoerd, waarbij de conclusie was dat het dossier voldoende omvang en diepgang had. Een belangrijk aandachtspunt was de beschikbare tijd om het aanbestedingsdossier verder uit te werken. Het uitblijven van besluitvorming ten aanzien van het budget in combinatie met signalen uit de markt dat men het raakvlak tussen OVT en Tunnel risicovol vindt, maakt dat er meer tijd genomen wordt voor de voorbereiding van de aanbesteding van Tunnel en het uitwerken van het raakvlak tussen OVT en Tunnel. De verwachting is dat dit de aanbesteding ten goede komt en dat deze extra tijd in een latere fase mogelijk terugverdiend wordt.

Omgeving & communicatie

De programmaorganisatie is actief op het gebied van omgevingsmanagement en communicatie. Regulier wordt overleg gevoerd met de beheerders van de toekomstige onderdelen, met verschillende gebruikersgroepen zodat zij worden meegenomen in de afwegingen en de belangen kunnen worden meegewogen in het programma, en met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Ter voorbereiding op de buitendienststellingen wordt afstemming gezocht met stakeholders om verkeersmaatregelen en – plannen tijdig gereed te hebben. Over de werkzaamheden wordt tevens uitgebreid gecommuniceerd door de inzet van wekelijkse publicaties, social media, websites, persmomenten en informatiebijeenkomsten.

Scope

In de afgelopen periode zijn er geen scopewijzigingen doorgevoerd.

Pagina: 6/36

Datum: 30-6-2022

Status: Definitief

Planning

In het eerste half jaar van 2022 is de doorgronding en prijsvorming met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid afgerond en is opdracht verstrekt voor het OVT-1 contract. Uit de doorgronding van OVT-1 met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid is gebleken dat meer tijd nodig is voor de bouw van de Brittenpassage en het viaduct voor het metrospoor over de Parnassusweg. Daarnaast bleek een grotere buffer op de activiteiten wenselijk. Hierdoor is mijlpaal 7 'Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid' een kwartaal verschoven. Die ruimte is er omdat de uiterlijke opleverdatum is vastgesteld op 2027. Mijlpaal 8 'Project OVT-1 gereed' is hierdoor twee kwartalen verschoven, ook deze mijlpaal blijft binnen de afgesproken uiterlijke opleverdatum van 2027. Door de voorbereidende werkzaamheden van OVT-2 parallel met het einde van OVT-1 uit te voeren, heeft de uitloop geen gevolgen voor de mijlpalen van OVT-2.

Financiën

Ook Zuidasdok ontkomt niet aan de gevolgen van de extreme prijsstijgingen in de markt. Sinds de tweede helft van 2021 zijn de prijzen wereldwijd fors gestegen, als gevolg van Covid-19, een tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt en hoge energietarieven. Dit wordt nu zichtbaar in de stijging van de prognose eindstand. Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 30 juni 2022 2.138 M€, dit was 2.060 M€ in de H2-2021 rapportage. De prognose eindstand bedraagt per 30 juni 2022 3.606 M€, dit was 3.255 M€ in de H2-2021 rapportage. De stijging van het budget (78 M€) is het gevolg de verwerking van de IBOI indexering (5,2%). De prognose eindstand is gestegen (351 M€), met name door indexering (11,6%) naar prijspeil januari 2022 en daarnaast door actualisatie van de raming voor organisatiekosten, verwerking van het resultaat uit de prijsvorming van OVT-1 en op basis daarvan actualisatie van de raming van OVT-2. De totale budgetspanning is door de stijging van de prognose eindstand, ondanks de ontvangst van de IBOI indexering, toegenomen met 273 M€.

De voortgang van Zuidasdok is afhankelijk van de besluitvorming over het aanvullende budget. Teneinde project OVT-1 te kunnen opdragen, heeft in april een verschuiving in het budget plaatsgevonden van Tunnel naar OVT-1. Er is gevraagd een bestuurlijk besluit te nemen voor de zomer van 2022 over het budget om de doorgronding van OVT-2 en de aanbesteding van Tunnel te kunnen starten. Dit besluit is niet genomen; komende periode worden de consequenties voor beide projecten met de opdrachtgevers gedeeld. Voor de doorgronding van OVT-2 wordt mogelijk in de loopt van augustus een besluit genomen zodat de doorgronding kan starten.

Risico's

In de H-rapportages wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van het risicoprofiel van Zuidasdok aan de hand van de ontwikkeling van de top 10 risico's. In deze samenvatting vermelden we de drie toprisico's.

Positie H1 2022	Risico
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt mogelijk te veel tijd in beslag
2	Actuele geopolitieke / marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt, energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden
3	Er ontstaat mogelijk spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)

Hoofdstuk 3

Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 januari tot en met 30 juni 2022. De opzet van dit hoofdstuk sluit aan bij de opzet van Zuidasdok en de verdeling in vier projectteams (OVT, S&C/ICT Metro, knooppunten en tunnel). Voor elk projectteam en voor het programma worden in dit hoofdstuk de ontwikkelingen toegelicht. De peildatum voor deze Halfjaarrapportage is 30 juni 2022. In de samenvatting wordt voor bepaalde onderwerpen ingegaan op de actuele ontwikkelingen na de peildatum.

3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

<i>Planning</i>	<i>OVT-1 en OVT-2: 2020 – 2031 OVT-3: 2025 – 2036</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen OVT-1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijgpunten metro in de Minervapassage. OVT-2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons. OVT-3: 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>OVT-1 en OVT-2: E&C-contract, met OVT-2 optioneel OVT-3: n.t.b. (2025)</i>

Opdrachtverstrekking

In de eerste maanden van 2022 is Bouwcombinatie Nieuw-Zuid (Mobilis, Boskalis en Van Gelder) verder gegaan met de doorgrondings- en prijsvormingsfase van OVT-1. Gedurende deze fase is de bouwfasering op een aantal punten geoptimaliseerd. Ook werd de huidige extreme prijsontwikkeling in de markt zichtbaar in de omzetting van prijspeil 2021 naar prijspeil januari 2022. Op 15 april is met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid overeenstemming bereikt over de definitieve voorwaarden voor OVT-1. Om OVT-1 op te kunnen dragen aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid waren er aanvullende financiële middelen nodig in verband met interne scopeverschuivingen en het verwerken van de prijsontwikkeling uit de markt. Om dit mogelijk te maken is een deel van het programmabudget (uit het budget van Tunnel) van Zuidasdok beschikbaar gemaakt voor OVT-1. Daarmee is de doorgronding en prijsvorming OVT-1

afgesloten en heeft Zuidasdok OVT-1 opgedragen aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid.

Uitvoeringswerkzaamheden

Voorloopcontracten

BAM Rail heeft in Q4-2021 vijf nieuwe wissels gerealiseerd aan de oostkant van station Amsterdam Zuid. De indienststellingsvergunning voor deze wissels is afgegeven. Medio juni 2022 zijn ze in gebruik genomen met uitzondering van de wissel bij de RAI, die medio augustus 2022 in gebruik wordt genomen.

Opdrachtnemer Heijmans werkt, in een voorloopcontract, aan de metroperrons en -sporen om ruimte te creëren voor de toekomstige vernieuwing van de Minervapassage. Omdat de Minervapassage in de toekomst hoger is dan de huidige passage, worden de metroperrons en sporen alvast verhoogd. In de nacht van 4 op 5 juni 2022 is de bestaande overkapping opgehesen en verhoogd. Het metroperron en -spoor van lijn 52 (Noord/Zuidlijn) worden tussen 16 en 22 juli 2022 vijftig meter richting het oosten verlengd en verhoogd. Metroperron 4 komt daardoor boven de Beethovenstraat te liggen. Om het verlengde perrondeel te kunnen dragen, is tussen 8 en 13 mei 2022 een staalconstructie aangebracht op de Beethovenstraat.

10KV Kabels

Door het werkterrein Britten B lopen twee 10kV kabels die het gelijkrichterstation van de metro voorzien van stroom voor de tractie van de metro. Voor de bouw van de resterende dekken van de Brittenpassage worden deze twee kabels verwijderd. Liander legt, in opdracht van Zuidasdok, twee nieuwe 10kV kabels door een nieuw tracé en deze worden medio juli 2022 aangesloten waarna de bestaande kabels gesaneerd worden.

Buitendienststelling zomer 2022

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid is na de gunning op 26 augustus 2021 begonnen aan het uitvoeringsontwerp en de werkvoorbereiding van de buitendienststelling zomer 2022. In een 11-daagse buitendienststelling (gepland van 22 juli tot 3 augustus 2022) realiseert Nieuw-Zuid de fundering van de twee meest zuidelijke treindekken, ter hoogte van de Brittenpassage. Deze treindekken worden als onderdeel van OVT-1 in 2023 op hun plek geschoven. Het uitvoeringsontwerp voor de werkzaamheden is door Zuidasdok geaccepteerd.

Tijdelijke maatregelen ProRail

Om de druk op de huidige reizigerstransfer te verlagen, heeft aannemer Knipscheer Rail-Infra B.V. – in opdracht van ProRail - begin maart 2022 in twee weekenden de vide van treinperron 2 verkleind. Met deze ingreep is circa 70 vierkante meter extra vloeroppervlakte op het perron gecreëerd. Begin juli worden de roltrappen naar de treinperrons vervangen door vaste trappen, zodat ook daar de capaciteit vergroot wordt. Zuidasdok neemt voor deze werkzaamheden de uitvoeringsbegeleiding voor haar rekening.

Pagina: 10/36

Datum: 30-6-2022

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Ontwerpwerkzaamheden

Om aan de wet BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) te voldoen heeft Zuidasdok zonnepanelen in de randen van de perronkappen voorzien. Deze oplossing heeft zo min mogelijk impact op de vigerende eisen, vormgeving, installaties en op de planning en er wordt maximaal rekening gehouden met de groene uitstraling van de OVT. De gekozen zonnepanelen zijn echter significant duurder dan standaard zonnepanelen en het rendement is lager. Het OGO heeft, vanwege de hoge kosten en het lage rendement, gevraagd om nader te onderzoeken welke alternatieven mogelijk zijn. Zuidasdok verwacht het komende half jaar hiermee terug te komen.

Omgevingsvergunning

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft op 2 december 2021 de omgevingsvergunning verleend voor de bouw van de Britten- en Minervapassage als onderdeel van de vernieuwing van station Amsterdam Zuid. De vergunning lag tot 14 januari 2022 ter inzage en is deze verslagperiode onherroepelijk geworden.

Ontwikkelingen OVT

Vergunning Wet Natuurbescherming (stikstof)

Naast de aanvraag van een omgevingsvergunning is een vergunning Wet Natuurbescherming voor de realisatie van OVT-1 en -2 aangevraagd bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. In reactie op vragen van de Omgevingsdienst zijn nadere stikstofberekeningen ingediend die betrekking hebben op wegverkeer voor de bevoorrading van de commerciële voorzieningen in het station. Daarop heeft de Omgevingsdienst aangegeven dat zij, op basis van de laatste stikstofberekeningen, een ontwerpbesluit neemt dat voor OVT-1 en -2 geen vergunning Wet Natuurbescherming is vereist. Dit ontwerpbesluit ligt van begin juli tot medio augustus 2022 ter inzage waarbij zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht. Daarna neemt de Omgevingsdienst het definitieve besluit.

Raakvlakprojecten

Aanlanding Amstelveenlijn (Amsteltram lijn 25)

In maart 2021 waren de opdrachtgevers akkoord gegaan met de aanleg van een tijdelijke eindhalte voor de Amsteltram op de Eduard van Beinumstraat. Bij nadere uitwerking van deze tijdelijke eindhalte bleken de complexiteit en de kosten echter veel hoger dan voorzien. In de afgelopen maanden zijn alternatieven voor de tijdelijke eindhalte voor de Amsteltram onderzocht. Alle betrokken partijen (VRA, GVB, gemeente Amsterdam, Zuidas en Zuidasdok) zien als beste variant: het op korte termijn verbeteren van de huidige halte Strawinskylaan en na de opening van de Brittenpassage een tijdelijke eindhalte op de Parnassusweg. Het OGO heeft hier op 21 februari 2022 mee ingestemd. Zuidasdok draagt 1,9 M€ excl. BTW bij aan de totale investeringskosten van 6,4 M€ excl. BTW. Deze kosten komen ten laste van de risicoreservering van het

programma, omdat ze voortvloeien uit de in het verleden opgelopen vertraging van Zuidasdok. De VRA is verantwoordelijk voor de uitvoering van de werkzaamheden.

3.2 S&C/ICT Metro

<i>Planning</i>	<i>2020 – 2032</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>

Het project verricht werkzaamheden aan zowel de S&C- als de ICT-systemen van de metro. S&C is de afkorting van Signalling and Control. Dit is het systeem voor metrobeveiliging en -besturing. Onder ICT vallen verschillende systemen zoals bijvoorbeeld camera's, kaartverkoopautomaten en OV-chipkaartpoorten.

In het afgelopen half jaar zijn werkzaamheden uitgevoerd aan het trein-TV systeem, camera's, Dynamisch Reizigersinformatie Systeem (DRIS), omroep, intercom en het tractiesysteem ter voorbereiding op de verlenging en verhoging van metro 52. Tevens zijn de eind 2021 gerealiseerde metrowissels in gebruik genomen.

Het CBTC-systeem is vanaf 23 januari 2022 voor het hele Amsterdamse metronet in gebruik genomen. Het oude systeem wordt ontmanteld waardoor toekomstige wijzigingen aan het metrospoor alleen onder CBTC hoeven te worden doorgevoerd.

De laatste voorbereidingen worden getroffen voor de werkzaamheden tijdens de 7-daagse tijdelijke buitengebruikname van 16 t/m 22 juli 2022. Voorbereidingen betreffen het installeren van nieuwe stationssystemen zoals camera's, intercom en DRIS borden.

3.3 Knooppunten

<i>Planning</i>	<i>2020 – 2033</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel</i>
<i>Contract</i>	<i>D&C-contract</i>

Knooppunt De Nieuwe Meer

In januari 2022 is de dialoofase met twee aannemerscombinaties, TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) en Bouwcombinatie Nieuwe-Meer (Boskalis, Volker Wessels Infra, Mobilis en Van Gelder), gestart voor de aanbesteding van de

reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer. De dialoogfase is in juni 2022 afgerond, waarna de aannemerscombinaties medio juli 2022 hun aanbieder zullen doen.

Op 28 februari 2022 is de verplaatsing van de bediening van de Schinkelbrug gegund aan Equans en is de voorbereiding voor de realisatie gestart. De werkzaamheden worden afgestemd op de reeds geplande buitendienststelling van het spoor in november 2022.

Met de beheerders van toekomstige objecten worden afspraken gemaakt over het beheer van de verschillende objecten tijdens de uitvoering en na realisatie. Aan de beheerders van knooppunt De Nieuwe Meer is gevraagd een beheerdersverklaring af te geven op het contractdossier. Van RWS WNN is deze inmiddels ontvangen. De verwachting is dat de beheerdersverklaringen van gemeente Amsterdam, ProRail, GVB en Waternet op korte termijn worden ontvangen.

Er zijn vervolggesprekken gevoerd met de gemeente Amsterdam over de aanvullende wens om het fietspad over de Schinkelbrug te verbreden en extra geluidsschermen te plaatsen gezien de plannen voor woningbouw in het Schinkelkwartier. Dit heeft er toe geleid, mede vanwege de contractfase waarin project knooppunt De Nieuwe Meer zich bevindt, dat Amsterdam afziet van haar wens voor verbreding van het fietspad en dat de mogelijkheid tot extra geluidsschermen wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

De gesprekken met Watersportvereniging Amsterdam en de Yachtclub Het Bosch, die beiden ligplaatsen hebben in de Nieuwe Meer, zijn de afgelopen periode voortgezet. Door de bouw van de nieuwe Schinkelbrug moeten enkele ligplaatsen worden verwijderd. Er wordt onderzocht of de ligplaatsen van Yachtclub Het Bosch verplaatst kunnen worden naar een aangrenzende locatie.

Uit het eerder opgestelde plan van aanpak voor kabels en leidingen voor knooppunt De Nieuwe Meer is gebleken dat het verleggen van een aantal kabels en leidingen op het kritieke pad van de planning ligt. De uitvoering van het verleggen van telecomverbindingen is inmiddels gestart.

Knooppunt Amstel

In het voorjaar van 2022 is de voorbereiding van de aanbesteding van knooppunt Amstel gestart met het opstellen van het inkoopplan.

De eerste fase van de impactanalyse over het mogelijk toevoegen van scope van de Nieuwe A2-Entree is afgerond. De effecten van de vijf meest impactvolle aspecten rondom de mogelijke implementatie zijn in kaart gebracht: kosten, wegontwerp & verkeer, planologisch / juridisch, grondverwerving en planning. In het OGO van 1 juni 2022 is besloten dat tussen 1 juni en 22 november 2022 Zuidasdok een dubbele werkhypothese/scope (met én zonder de A2 Entree)

hanteert. Een aantal onderwerpen zoals hierboven genoemd wordt verder uitgewerkt ter voorbereiding op besluitvorming over het toevoegen van de A2 Entree aan de scope van knooppunt Amstel.

Er is een ingangstoets uitgevoerd voor de vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug. De resultaten van de toets geven inzicht in de mogelijke opgave voor Zuidasdok en zijn gedeeld met RWS-WNN. Als vervolg op deze eerste verkenning wordt een impactanalyse opgesteld voor de definitieve vervanging van de Rozenoordbrug. Daarbij vindt er afstemming plaats tussen Zuidasdok en RWS-WNN over de inhoudelijke opgave, bouwfaserings, planning en kosten.

3.4 Tunnel

<i>Planning</i>	<i>2022 – 2035</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren tunnel A10 (Zuid en Noord)</i>
<i>Contract</i>	<i>D&C-contract</i>

Contractvoorbereiding & aanbesteding

Het inkoopplan Tunnel is begin mei 2022 afgerond en aangeboden aan het Opdrachtgeversoverleg. Ondertekening door de DG RWS is voorzien in 2022.

In de afgelopen periode is gewerkt aan het aanbestedingsdossier voor het project Tunnel op basis van het contract met Zuidplus uit 2016. Projects specifieke aanpassingen zijn geïnventariseerd en doorgevoerd, onder andere door gewijzigde wet- en regelgeving. De impact van een aantal wijzigingen wordt nog nader uitgezocht (bijvoorbeeld de waterhuishouding en de inrichting van de openbare ruimte) en vervolgens verwerkt in het aanbestedingsdossier.

In maart 2022 is een toets op de voorlopige aanbestedingsdocumenten (50% versie) uitgevoerd, waarbij de conclusie was dat het dossier voldoende omvang en diepgang had. Een belangrijk aandachtspunt was de beschikbare tijd om het aanbestedingsdossier verder uit te werken. Het uitblijven van besluitvorming ten aanzien van het budget in combinatie met signalen uit de markt dat men het raakvlak tussen OVT en Tunnel risicovol vindt, maakt dat er meer tijd genomen wordt voor de voorbereiding van de aanbesteding van Tunnel en het uitwerken van het raakvlak tussen OVT en Tunnel. De verwachting is dat dit de aanbesteding ten goede komt en dat deze extra tijd in een latere fase mogelijk terugverdiend wordt.

Naast de toets op de aanbestedingsdocumenten wordt het aanbestedingsdossier getoetst door een externe expertgroep en worden de TTI (tunneltechnische Installaties) eisen getoetst door de landelijk tunnelregisseur.

Voor het civiele deel van het project Tunnel is een referentieontwerp opgesteld. Dit referentieontwerp wordt gebruikt als input voor de referentiefasering, de

Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) in het kader van integrale veiligheid en voor de projectraming die momenteel wordt geactualiseerd.

De door Tunnel opgestelde referentiefasering gaat er vanuit dat werkzaamheden van OVT en Tunnel gedeeltelijk parallel worden uitgevoerd. Dit leidt echter tot een aantal dilemma's op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het kerngebied. In overleg met het project OVT en het programma wordt bekeken hoe deze dilemma's opgelost kunnen worden en de fasering verder kan worden uitgewerkt.

Planontwikkeling WTC-complex

In de eerste helft van 2022 is CBRE Investment Management gestart met nieuwe planontwikkeling voor de modernisering van het WTC-complex. Het Masterplan WTC spreekt zowel over nieuwbouw als renovatie en heeft een uitvoeringsperiode van 15 jaar. Fase 1 van het Masterplan WTC omvat werkzaamheden die een direct raakvlak hebben met de werkzaamheden van Zuidasdok. Uit een impactanalyse blijkt dat de risico's, die optreden door het deels samenvallen van de conditionerende werkzaamheden voor Zuidasdok en het WTC, beheersbaar zijn. De komende periode zal samen met CBRE worden gewerkt aan de randvoorwaarden en afspraken ten behoeve van een overeenkomst tussen beide partijen.

3.5 Programma

Ontwerp Wijzigingstracébesluit (OwTB) en inpassing Tracébesluit (TB) in bestemmingsplan

Er is een ontwerp wijzigingstracébesluit (OwTB) opgesteld dat voorziet in beperkte aanpassingen op een aantal locaties. Tevens bevat het OwTB een aantal generieke aanpassingen, bijvoorbeeld een beperkte verruiming voor de situering van kunstwerken. Voor knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) is het OwTB van belang voor het toepassen van grondkeringen, kunstwerk 19 en het verminderen van ligplaatsen bij jachthaven De Nieuwe Meer. Het OwTB is gereed maar nog niet door de minister vastgesteld, vanwege het nog niet opgeloste budgettekort.

In de realisatie is het (O)wTB nodig, als juridische basis, voor het aanvragen van vergunningen. Het ontbreken van een vastgesteld (O)wTB is als risico nieuw opgenomen in de top 10 programmarisico's, vanwege het belang van het (O)wTB voor de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer.

De gemeente Amsterdam heeft voor de inpassing van het TB een bestemmingsplan voorbereid voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. De planning is dat het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd kort na de terinzagelegging van het OwTB.

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming)

De in december 2021 ingediende aanvraag voor ontheffing Wet natuurbescherming voor de projecten Tunnel en Knooppunten was na beoordeling

door bevoegd gezag (RVO) niet concreet genoeg en behoefde aanvulling, ondanks gevoerd vooroverleg tussen RVO en Zuidasdok. Door Zuidasdok is daarom nog meer de focus gelegd op de concrete werkzaamheden in de komende vijf jaar bij knooppunt De Nieuwe Meer. In afstemming met RVO is de keuze gemaakt de aanvraag soortenbescherming aan te vragen per project. De huidige aanvraag voor project knooppunt De Nieuwe Meer wordt in juli 2022 aangevuld en kan naar verwachting begin Q4 2022 verleend worden als ontwerpbesluit. Het definitieve besluit volgt dan eind Q4 2022. Voor de werkzaamheden van Tunnel en knooppunt Amstel worden nieuwe aanvragen ingediend wanneer die werkzaamheden en het effect op soorten concreet zijn in de planning.

Schadeclaims

Er zijn het afgelopen halfjaar geen nieuwe schademeldingen voor Zuidasdok binnengekomen. Van de in totaal 28 ingediende schadeclaims zijn er 26 afgehandeld.

Verwervingsdossiers

Er wordt gewerkt aan de definitieve afronding van een aantal verwervingsdossiers die gaan over eigendomsveranderingen tussen verschillende opdrachtgevers. De verwachting is dat deze dossiers in 2022 afgerond worden.

Hoofdstuk 4

Programmabeheersing

4.1 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 de afgelopen periode zijn er geen scopewijzigingen doorgevoerd. Wel zijn er twee scopewijzigingen tussen projecten binnen het programma Zuidasdok verwerkt (zie paragraaf 4.3 Financiën).

4.2 Planning

In het eerste half jaar van 2022 is de doorgronding en prijsvorming met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid afgerond en is opdracht verstrekt voor deellovereenkomst III van het OVT-contract. Voor Tunnel is een referentieplanning en -fasering uitgewerkt, om de kaders en mijlpalen voor de aanbesteding te bepalen. Voor knooppunt Amstel zijn de aanbestedings- en uitvoeringsplanning uitgewerkt, dit zal in 2022 afgerond worden.

In het OGO van 18 november 2020 zijn voor Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld. Zuidasdok zal in de H-rapportage de actuele (deterministische) stand van deze mijlpalen melden en toelichten. In tabel 1 is vermeld:

- de stand van 31 december 2021 (H2 2021)
- de actuele stand per 30 juni 2022 (H1 2022)
- het verschil tussen deze en de vorige periode
- de door het OGO vastgestelde bandbreedte

In de Kamerbrief van maart 2020 hebben de bestuurders aangegeven dat de huidige verwachting is dat het laatste Zuidasdok project in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Daarbij geldt een voorbehoud, de haalbaarheid van de planning is afhankelijk van de besluitvorming over het budget. Naarmate de besluitvorming over het budget langer uitblijft, zal dit op onderdelen van het programma tot vertraging leiden en daarmee tot meer kosten.

In het afgelopen half jaar is mijlpaal 5 'Start bouw OVT-1', binnen de afgesproken bandbreedte, gerealiseerd.

Mijlpaal		H2 2021	H1 2022	?H2 2021 - H1 2022 (Q's)	Vastgestelde bandbreedte
Programma					
1	Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed	Q1 2020	Q1 2020	0	Q1 2020
2	Programma Zuidasdok gereed	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036
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
6	Voorbouwlocaties treindekken zuidzijde vrij (Brittenpassage en Vivaldi)	Q3 2023	Q3 2023	0	2023-2024
7	Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid	Q4 2025	Q1 2026	1	2025-2027
8	Project OVT-1 gereed	Q2 2026	Q4 2026	2	2025-2027
OVT-2 Verbreding Minervapassage					
9	Besluit lichten optie OVT-2	Q3 2022	Q3 2022	0	Q3 2022
10	Start aanbesteding OVT-2 (als optie niet gelicht wordt)	Q2 2023	Q2 2023	0	Q1 2023
11	Start bouw OVT-2	Q4 2025	Q4 2025	0	2025-2027
12	Ingebruikname verbrede Minervapassage	Q3 2028	Q3 2028	0	2028-2031
13	Project OVT-2 gereed	Q3 2028	Q3 2028	0	2028-2031
Tunnels					
14	Start aanbesteding Tunnels	Q3 2022	Q3 2022	0	Q2 2022
15	Start bouw tunnel Zuid	Q3 2026	Q3 2026	0	2024-2027
16	Start bouw tunnel Noord	Q1 2028	Q3 2026	-6	2026-2029
17	Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan	Q3 2029	Q3 2029	0	2027-2031
18	Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat	Q1 2030	Q1 2030	0	2028-2031
19	Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan)	Q3 2031	Q3 2031	0	2029-2034
20	Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan)	Q1 2033	Q1 2033	0	2031-2035
21	Project tunnels gereed	Q1 2033	Q1 2033	0	2031-2035
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	2023-2024
25	Ingebruikname noordelijke parallelstructuur (PRR) en omklap S108 noord	Q2 2027	Q3 2027	1	2026-2028
26	Project KNM gereed	Q2 2030	Q2 2030	0	2028-2031
Knooppunt Amstel (KNA)					
27	Start aanbesteding KNA	Q2 2023	Q2 2023	0	2023
28	Start bouw KNA	Q3 2025	Q3 2025	0	2025-2026
29	Project KNA gereed	Q3 2030	Q3 2030	0	2028-2033
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	2024-2028
31	Besluit meenemen Dokdakpark in OVT-3 Noord	Q1 2027	Q1 2027	0	2024-2028
32	Start aanbesteding OVT-3	Q1 2028	Q1 2028	0	2025-2029
33	Start bouw OVT-3 Zuid	Q3 2031	Q3 2031	0	2029-2034
34	Start bouw OVT-3 Noord	Q1 2033	Q1 2033	0	2031-2035
35	Koppen en plinten zuidzijde station Zuid gereed	Q1 2033	Q1 2033	0	2030-2036
36	Koppen en plinten noordzijde station Zuid gereed	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036
37	Ingebruikname Vivaldipassage	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036
38	Project OVT-3 gereed	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036

Legenda: groen = mijlpaal gerealiseerd; rood = mijlpaal buiten bandbreedte

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

Pagina: 18/36

Datum: 30-6-2022

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Uit de doorgronding van OVT-1 met Bouwcombinatie Nieuw Zuid is gebleken dat meer tijd nodig is voor de bouw van de Brittenpassage en het viaduct voor het metrospoor over de Parnassusweg. Daarnaast bleek een grotere buffer op de activiteiten wenselijk. Hierdoor is mijlpaal 7 'Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid' een kwartaal verschoven. Die ruimte is er omdat de uiterlijke opleverdatum is vastgesteld op 2027. Mijlpaal 8 'Project OVT-1 gereed' is hierdoor twee kwartalen verschoven, ook deze mijlpaal blijft binnen de afgesproken uiterlijke opleverdatum van 2027. Door de voorbereidende werkzaamheden van OVT-2 parallel met het einde van OVT-1 uit te voeren, heeft de uitloop geen gevolgen voor de mijlpalen van OVT-2.

Mijlpaal 25 'Ingebruikname noordelijke parallelstructuur (PRR) en omklap S108 noord' is één kwartaal naar achter gegaan. Op verzoek van de gegadigden in de aanbesteding van knooppunt De Nieuwe Meer mag de omklap van de S108 nu samenvallen met de ingebruikname van de aansluiting op de Amstelveenseweg, aan het eind van de zomervakantie 2027. Tegelijkertijd is besloten om de harde koppeling tussen mijlpaal 25 en mijlpaal 16 'Start bouw tunnel Noord' los te laten. Hierdoor komt mijlpaal 16 zes kwartalen naar voren. Ondanks deze vroege start, heeft dit geen impact op opeenvolgende mijlpalen.

De actuele stand van de mijlpalen past binnen de in het OGO afgesproken bandbreedtes, met uitzondering van mijlpaal 10 'Start aanbesteding OVT-2' en mijlpaal 14 'Start aanbesteding Tunnel' (beiden al eerder gemeld). Deze vallen buiten de vastgestelde bandbreedte, zoals in de H1-2021 rapportage reeds is gemeld.

4.3 Financiën

Deze H1-2022 rapportage bevat de financiële informatie van Zuidasdok. Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 30 juni 2022 en het prijspeil is januari 2022 tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van het programma. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Wegen) en 17 (Megaprojecten).

De voortgang van Zuidasdok is afhankelijk van de besluitvorming over het aanvullende budget. Teneinde project OVT-1 te kunnen opdragen, heeft in april een verschuiving in het budget plaatsgevonden van Tunnel naar OVT-1. Er is gevraagd een bestuurlijk besluit te nemen voor de zomer van 2022 over het budget om de doorgronding van OVT-2 en de aanbesteding van Tunnel te kunnen starten.

Ook Zuidasdok ontkomt niet aan de gevolgen van de extreme prijsstijgingen in de markt. Sinds de tweede helft van 2021 zijn de prijzen wereldwijd fors gestegen, als gevolg van Covid-19, een tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt en hoge energietarieven. Het uitbreken van de oorlog in Oekraïne heeft de prijzen nog verder doen oplopen. Zonder nog rekening te houden met het effect van de Oekraïne oorlog, heeft dit ertoe geleid dat de indexering van de raming naar prijspeil januari 2022 met 11,6% fors hoger uitvalt dan de door het ministerie van Financiën toegekende indexering (IBOI) van 5,2% op het budget. Zoals eerder aan het OGO gerapporteerd zit het effect van de prijsstijgingen bij benadering in bandbreedte van 175 tot 350 M€, gebaseerd op de hierboven genoemde ontwikkelingen. Notie daarbij is dat IBOI ontvangen wordt over het beschikbaar gestelde en nog niet uitgegeven budget. Vanwege de uitblijvende besluitvorming over het budget, wordt dit bij Zuidasdok al twee jaar op rij ontvangen over een budget dat fors lager is dan de raming. Hierdoor loopt het tekort verder op. Dit extra tekort bedraagt over de jaren 2021 en 2022 inmiddels 80 tot 100 M€.

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 30 juni 2022 2.138 M€, dit was 2.060 M€ in de H2-2021 rapportage. De prognose eindstand bedraagt per 30 juni 2022 3.606 M€, dit was 3.255 M€ in de H2-2021 rapportage. De stijging van het budget (78 M€) is het gevolg de verwerking van de IBOI indexering. De prognose eindstand is gestegen (351 M€), met name door indexering naar prijspeil januari 2022 en daarnaast door actualisatie van de raming voor organisatiekosten, verwerking van het resultaat uit de prijsvorming van OVT-1 en op basis daarvan actualisatie van de raming van OVT-2. De totale budgetspanning is door de stijging van de prognose eindstand, ondanks de ontvangst van de IBOI indexering, toegenomen met 273 M€.

In deze H1-rapportage zijn tevens twee budgetneutrale scopewijzigingen tussen de projecten binnen Zuidasdok verwerkt. Het betreft hier de wijziging van de scopedemarcatie tussen het project Tunnel en het project knooppunt De Nieuwe Meer, waarbij de scope van Tunnel is toegenomen en die van Knooppunt De Nieuwe Meer met eenzelfde omvang is afgenomen. Tevens heeft een budget neutrale scopewijziging tussen OVT en S&C/ICT plaatsgevonden.

Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie 351 M€)

De PES Totaal bedraagt per 30 juni 2022 3.606 M€, dit was 3.255 M€ in de H2-2021 rapportage. De stijging van 351 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

PES ART 17 Zuidasdok (mutatie 295,8 M€)

- | | |
|--|----------|
| • Indexering raming januari 2022 | 217,8 M€ |
| • Actualisatie organisatiekosten | 30,0 M€ |
| • Verwerking van het resultaat uit de prijsvorming van OVT-1 | |

Pagina: 20/36

Datum: 30-6-2022

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

- en actualisatie projectraming OVT-2 46,9 M€
- Impactanalyse Rozenoordbrug 0,2 M€
- Tegemoetkoming kosten vanwege Corona in 2021 1,0 M€

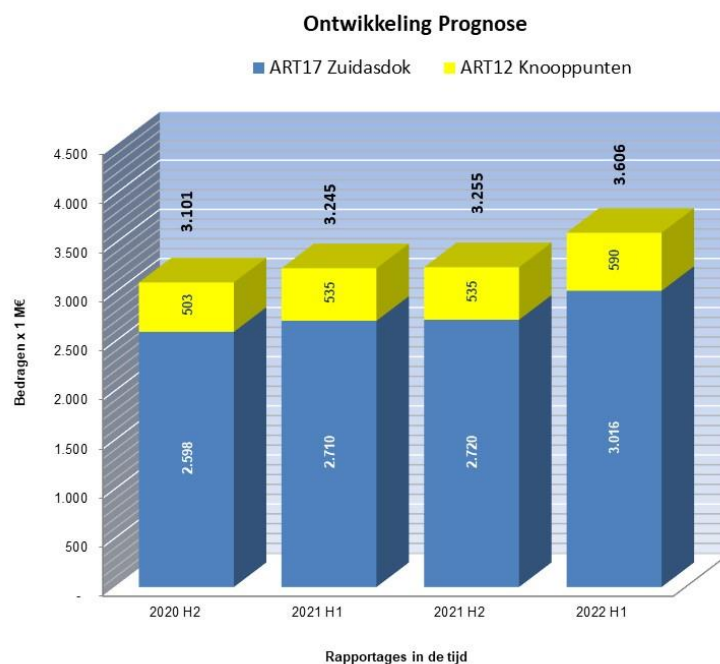
PES ART 12 Knooppunten (mutatie 55,4 M€)

- Indexering raming januari 2022 55,4 M€

Prognose	2021 H2	Mutatie	2022 H1
Artikel 17	2.720	296	3.016
Artikel 12	535	55	590
Totaal	3.255	351	3.606

Tabel 2 Mutaties Prognose (PES)

In grafiek 1. 'Ontwikkeling Prognose Eindstand', wordt de opbouw en ontwikkeling van de PES van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Grafiek 1 Ontwikkeling Prognose (PES)

Budget programma

Budget totaal (mutatie 78 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 30 juni 2022 2.138 M€, dit was 2.060 M€ in de H2-2022 rapportage. Er is sprake van een stijging van 78 M€, die wordt verklaard door de volgende mutaties:

Budget ART 17 Zuidasdok (mutatie 64,3 M€)

Pagina: 21/36

Datum: 30-6-2022

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

- IBOI indexering 2022 62,6 M€
- Impactanalyse Rozenoordbrug 0,2 M€
- Correctie begroting 1,2 M€
- Tegemoetkoming kosten vanwege Corona in 2021 (eerder is 0,6 M€ ontvangen) 0,4 M€

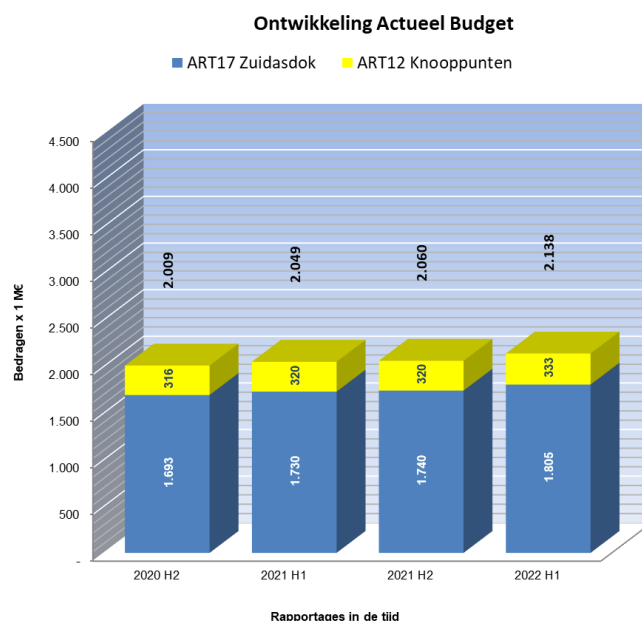
Budget ART 12 Knooppunten (mutatie 13,6 M€)

- IBOI indexering 2022 13,6 M€

Actueel Budget	2021 H2	Mutatie	2022 H1
Artikel 17	1.740	64	1.805
Artikel 12	320	14	333
Totaal	2.060	78	2.138

Tabel 3 Mutaties Budget

In grafiek 2 - 'Ontwikkeling Budget', wordt de opbouw en ontwikkeling van het budget van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Grafiek 2 Ontwikkeling Budget

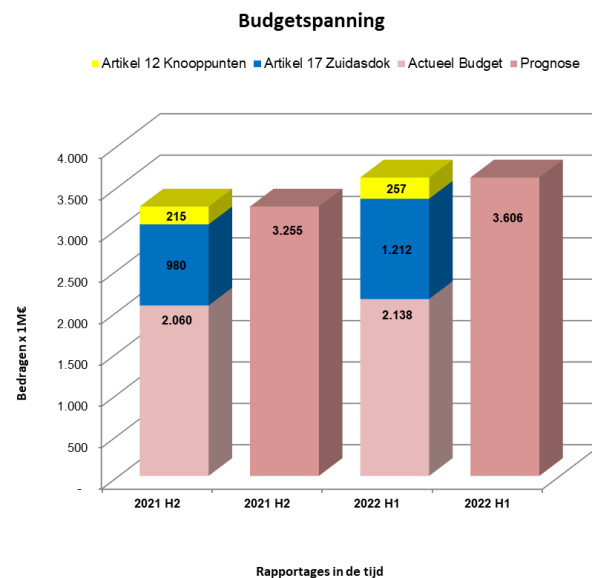
Ontwikkeling budget en prognose programma

Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 1.469 M€ bestaande uit 1.212 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 257 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H1-2021 rapportage bedroeg deze 1.195 M€. Het verschil is met 273 M€ toegenomen, met name door indexering naar prijspeil januari 2022 en daarnaast door actualisatie van de raming voor organisatiekosten, verwerking van het resultaat uit de prijsvorming van OVT-1 en op basis daarvan actualisatie van de raming van OVT-2.

Omschrijving	2021 H2	Mutatie	2022 H1
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	1.740	64	1.805
Prognose ART 17 Zuidasdok	2.720	296	3.016
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	-980	-232	-1.212
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	320	14	333
Prognose ART 12 Knooppunten	535	55	590
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	-215	-42	-257
Budgetspanning	-1.195	-273	-1.469

Tabel 4 Mutaties Budgetspanning

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



Grafiek 3 Ontwikkeling Budgetspanning

Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen dat is opgenomen in het actuele budget bedraagt 2.138 M€. Bij de H2-2021 rapportage bedroeg dit 2.060 M€. De mutatie bedraagt 78 M€ aan budget en is hiervoor onder budget toegelicht (met name uitkering IBOI indexering over 2022).

Het actueel budget bedraagt 2.138 M€. De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 5 - 'Bijdragen financieringspartijen'.

Financiering/Bijdragen	Actueel Budget		
	2021 H2	Mutatie	2022 H1
Rijk	1.154	43	1.197
Gemeente Amsterdam	233	8	241
Vervoersregio Amsterdam	190	7	198
Provincie Noord Holland	86	1	87
Subsidies	3	-	3
Bijdragen overige derden	75	5	79
Subtotaal ART17 Zuidasdok	1.740	64	1.805
Subtotaal ART12 Knooppunten	320	14	333
Totaal programma ZAD	2.060	78	2.138

Tabel 5 Bijdragen financieringspartijen

Kasreeks bijdragen partijen

In tabel 6 – ‘Kasreeks Actuele Bijdragen’ zijn alle afgesproken bijdragen opgenomen.

Kasreeks bijdragen / Actueel budget	T/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 ev	Totaal
Rijk	368	72	138	107	13	61	84	354	1.197
Gemeente Amsterdam	65	20	24	28	35	32	38	-	241
Vervoersregio Amsterdam	48	16	20	23	29	27	33	3	198
Provincie Noord Holland	57	30	-	-	-	-	-	-	87
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Overige derden	1	0	-	-	-	-	1	78	79
Subotaal ART17 Zuidasdok	541	138	182	157	77	120	155	434	1.805
ART12 Knooppunten	55	7	30	42	35	32	32	100	333
Totaal programma ZAD	596	145	211	199	113	152	187	534	2.138

Tabel 6 Kasreeks Actuele Bijdragen

Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 7 – ‘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)
	MC Budget	Aangegane verplichtingen			Gedane Uitgaven	Nog te verplichten
	2022 H1	2021 H2	Mutatie	2022 H1	2022 H1	2022 H1
Subotaal ART17 Zuidasdok	1.801	588	14	602	559	1.199
ART12 Knooppunten	333	55	4	59	56	274
Totaal programma ZAD	2.134	644	18	661	615	1.473

Tabel 7 Realisatie uitgaven en verplichtingen¹

4.4 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 dan impact hebben op de uitvoering van het programma. De risico's zijn nog niet opgetreden en door het treffen van effectieve maatregelen wordt de kans van optreden en de mogelijke impact beperkt.

De top 10 programmarisico's van Zuidasdok ziet er als volgt uit:

¹ Aangegane verplichtingen zijn inclusief nog te verrekenen vooraf trek BTW.

Positie H1 2022	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H2 2021
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt mogelijk te veel tijd in beslag	▲
2	Actuele geopolitieke en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt, energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden	▲
3	Er ontstaat mogelijk spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)	=
4	De besluitvorming over het wijzigings-TB (onherroepelijk WTB) duurt langer dan voorzien waardoor vergunningverlening mogelijk niet tijdig kan plaatsvinden	Nieuw
5	De coördinatie tussen de projecten vraagt mogelijk meer aandacht dan verwacht	=
6	Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
7	Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op in de uitvoering	=
8	Het comfortabel en veilig laten functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied tijdens de realisatie vraagt mogelijk meer maatregelen dan verwacht	=
9	De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol en lukt niet binnen budget en gunningsmijlpalen	Nieuw
10	Er zijn mogelijk onvoldoende werkvensters beschikbaar om het werk binnen het project OVT uit te kunnen voeren	▼

(Nw: nieuw risico, =: het risico is gelijk gebleven, ▲: het risico is gestegen, ▼: het risico is gedaald)

Tabel 8 Top 10 programmarisico's

Er zijn twee nieuwe risico's opgenomen in de top 10 programmarisico's van Zuidasdok, waardoor de risico's "De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt als gevolg van Corona minder voortvarend dan verwacht" en "De vertaling van de oude projectinformatie naar nieuwe contractinformatie is omvangrijker dan verwacht" uit de top 10 zijn gevallen. Deze risico's maken nog steeds onderdeel uit van het risicodossier van Zuidasdok.

Hieronder worden de belangrijkste wijzigingen in de top 10 ten opzichte van de voorgaande periode toegelicht:

Risico 1: De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt mogelijk te veel tijd in beslag

Het verkrijgen van het benodigde aanvullende budget wordt urgenter omdat het komende jaar verplichtingen voor meerdere projecten worden aangegaan. De gunning van knooppunt De Nieuwe Meer en de start van de aanbesteding Tunnel staan in de tweede helft van 2022 gepland en komen, bij het ontbreken van voldoende budget, in het geding. Er vindt op korte termijn Bestuurlijk Overleg plaats met alle financiers van Zuidasdok. Dit risico blijft daarom met een verhoogd risicoprofiel op positie 1 staan.

Risico 2: Actuele geopolitieke en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt, energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden

Door externe factoren als de Covid-19 pandemie en de oorlog in Oekraïne zijn de prijzen van grondstoffen, materialen en energie sinds 2021 fors gestegen. De prijsstijging is bij bepaalde grondstoffen, zoals staal, nog hoger dan de gemiddelde prijsstijging en dit kan, omdat deze grondstoffen veel worden gebruikt, leiden tot bovengemiddelde meerkosten voor Zuidasdok. De ontwikkelingen hebben niet alleen effect op de prijs, ook de beschikbaarheid en levertijd van grondstoffen staan onder druk. Dit kan tot vertragingen in de projecten leiden. Er is ook sprake van schaarste op de arbeidsmarkt waardoor het lastiger wordt alle capaciteitsvragen tijdig in te vullen. Zuidasdok is sterk afhankelijk van personeel met specifieke expertise en ervaring. De krapte zal naar verwachting leiden tot hogere inschrijfsommen bij aanbestedingen en tot hogere kosten bij meerwerk. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor het risicoprofiel is gestegen en dit risico op positie 2 staat.

Risico 4: De besluitvorming over het wijzigings-TB (onherroepelijk WTB) duurt langer dan voorzien waardoor vergunningverlening mogelijk niet tijdig kan plaatsvinden

De besluitvorming over het wijzigings-TB (WTB) duurt langer, mede doordat er geen zekerheid is over het aanvullend benodigde budget (zie risico 1). Dit kan met name voor het project knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) consequenties hebben omdat het WTB onherroepelijk moet zijn om de in het WTB beschreven onderdelen te kunnen realiseren. De vertraging heeft tot gevolg dat het WTB ten tijde van de gunning van KNM niet vastgesteld zal zijn en dat zienswijzen over het WTB niet kunnen worden betrokken bij de besluitvorming over de gunning van KNM. Ook is het WTB nodig, als juridische basis, voor het aanvragen van vergunningen. Dit risico kan urgenter worden als gegadigden in hun plan een bouwvolgorde opnemen waarbij de onderdelen uit het wijzigings-TB, waar mogelijk beroep op kan komen, als eerste worden aangepakt in de planning.

Risico 9: De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol en lukt niet binnen budget en gunningsmijlpalen

Dit risico heeft een sterke samenhang met risico 2 "Actuele geopolitieke en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de

arbeidsmarkt, energie) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden". Deze ontwikkelingen kunnen er voor zorgen dat de projecten Tunnel, knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel mogelijk door de markt als erg risicovol worden beschouwd. Dit kan ertoe leiden dat er minder marktpartijen geïnteresseerd zijn in de uitvoering van deze projecten of dat ze alleen voor een hogere prijs inschrijven. Vertragingen in levertijden van grondstoffen en bouwmaterialen kan ertoe leiden dat marktpartijen de gevraagde opleverdata niet realistisch vinden. Daarmee is dit risico gestegen in risicoprofiel en nieuw in de top 10.

Risico 10: Er zijn mogelijk onvoldoende werkvensters beschikbaar om het werk binnen het project OVT uit te kunnen voeren

Voor de uitvoering van het project OVT-2 zijn twee lange buitendienststellingen nodig. Deze buitendienststellingen vinden in dezelfde periode plaats als de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de werkzaamheden in het kader van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Hierdoor ontstaat mogelijk een conflict tussen de buitendienststellingen en dienstregelingen van station Amsterdam CS en station Amsterdam Zuid. Dit risico is gedaald ten opzichte van de H2 2021 rapportage aangezien er inmiddels een integraal overleg is ingesteld voor de coördinatie van enkele grote spoorprojecten die gelijktijdig in de Ruit Amsterdam plaatsvinden. Hierbij is tevens een integrale planning opgesteld, wat perspectief biedt voor de toekenning van de langdurige buitendienststellingen tijdens OVT-2 conform de voorziene fasering. Het risico op het niet verkrijgen van voldoende werkvensters is hiermee gedaald.

4.5 Organisatie en kwaliteit

In de eerste helft van 2022 zijn in het kader van het kwaliteitsmanagement-systeem negen kaders, plannen en procedures uitgewerkt en vastgesteld:

- Kwaliteitsmanagementplan;
- Mandaatregister;
- Procedure afhandelen vragen, meldingen en klachten;
- Procedure bouwschade;
- Procedure schade;
- Plan raakvlakmanagement – integraal werken;
- Plan van aanpak integrale overleggen (incl. overzicht integrale overleggen);
- Integrale fasering kerngebied – opzet programma van eisen;
- Veiligheidsmanagementplan.

Daarnaast wordt er gewerkt aan het uitwerken van een negental procedures en plannen voor de uitvoering, strategie en communicatie en bedrijfsvoering van Zuidasdok. De ontwikkeling van het kwaliteitsmanagementsysteem van Zuidasdok krijgt hiermee steeds meer vorm en de verwachting is dat de negen voorziene procedures en plannen in 2022 afgerond kunnen worden.

Er zijn in de eerste helft van 2022 vijf audits en onderzoeken gestart. De audits 'prestatieverklaren' en 'inhuur, uitbesteding, capaciteit en bezetting' en de onderzoeken 'raakvlakken' en 'nevencontracten' hebben een aantal aanbevelingen opgeleverd die worden doorgevoerd in de werkwijzen binnen Zuidasdok. De audit 'risicomanagement' wordt in Q3 2022 afgerond. In de tweede helft van 2022 wordt nog een aantal audits en onderzoeken en uitgevoerd.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

5.1 Stakeholdermanagement

Omgeving

Beheerders

Om meer co-eigenaarschap te creëren werkt de programmaorganisatie aan het uitbouwen van de relatie met de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma en worden zij meer betrokken bij het programma. Dit gebeurt zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten. Vanuit het programma zijn de directie-overleggen met RWS, ProRail, V&OR en Waternet inmiddels regulier terugkerende afspraken. Op deze manier kunnen beide partijen over en weer zorgen uitspreken, een relatie opbouwen en bouwen aan vertrouwen. Afgelopen periode is een eerste directieoverleg geweest met GVB Rail Infra als beheerder. GVB Rail Infra heeft, door een herverdeling van taken en verantwoordelijkheden, de rol van beheerder van de traminfrastructuur overgenomen van MET.

Met de beheerders is onder meer gesproken over de wijze waarop wordt omgegaan met de zogenaamde beheerdersverklaringen. Via beheerdersverklaringen wordt geborgd dat de uitwerking van klanteisen tot de uiteindelijk gerealiseerde en over te dragen objecten in overeenstemming blijft met de wensen en eisen van de beheerders.

Gebruikers

Ook met de verschillende gebruikersgroepen wordt iedere verslagperiode regelmatig overleg gevoerd. Deze overleggen vinden op reguliere basis plaats, waardoor het mogelijk is een relatie op te bouwen en over verschillende onderwerpen te praten zonder dat hier direct een urgentie achter zit. Dat biedt de mogelijkheid 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 het afgelopen half jaar zijn de volgende overleggen met gebruikers- en belangengroepen gevoerd:

- Het Gebruikersoverleg weg en spoor vindt ieder kwartaal plaats, met daarin naast de opdrachtgevende organisaties ook vertegenwoordigers van NS Reizigers en GVB. In het Gebruikersoverleg wordt onder meer gesproken over de aanlanding van de Amsteltram, de buitendienststellingen die de komende jaren in de planning staan, de aanbesteding van Tunnel en de wijze waarop partijen gezamenlijk toewerken naar tijdelijke faseringsplannen voor de openbare ruimte;
- Een serie aan workshops met alle betrokken partijen heeft begin 2022 geleid tot een advies over de locatie van de tijdelijke eindhalte van de

Amsteltram. Door alle betrokken partijen, VRA, GVB, Amsterdam, Zuidas en Zuidasdok, is de variant waarbij op korte termijn verbeteringen aan de huidige halte Strawinskylaan worden gerealiseerd (door de VRA) en er bij de opening van de Brittenpassage een tijdelijke eindhalte komt op de Parnassusweg als beste beoordeeld;

- Met de directie van NS Stations vindt ieder kwartaal overleg plaats over de voortgang van en de actualiteiten in het programma. Zo is de afgelopen periode met name gesproken over de wijze waarop de contracten tussen NS Stations en Zuidasdok aangepast worden zodat alle reeds besproken wijzigingen ook contractueel op een goede manier worden vastgelegd;
- Met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven hebben deze verslagperiode meerdere overleggen en bijeenkomsten plaatsgevonden. 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. Tijdens een presentatie bij van A tot Zuidas is in aanwezigheid van ruim 70 bedrijven gesproken over de buitendienststellingen in de komende zomerperiode. De grootste zorg van het bedrijfsleven ging de afgelopen periode uit naar het uitblijven van besluitvorming over het financiële tekort voor de realisatie van Zuidasdok. Dit heeft ertoe geleid dat ORAM, VNO NCW en Rover in april een gezamenlijke brief hebben gestuurd aan de minister en staatssecretaris om nogmaals hun zorg te uiten over de voortgang van de projecten binnen het programma Zuidasdok;
- Aanvullend zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven en organisaties zoals CBRE Investment Management, de RAI en de VU over specifieke raakvlakken of zorgen die leven. Met CBRE IM wordt gewerkt aan een overeenkomst om goede afspraken te maken over de realisatie van het Masterplan WTC fase 1 vooruitlopend op de realisatie van de noordelijke tunnel;
- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Bewonersplatform Zuidas (BPZ) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook project overstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT maandelijks aan bij de bestuursvergadering VIA met Zuidas 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;
- Met de Reizigers Advies Raad (RAR) is een overleg geweest over de werkzaamheden, het eindbeeld en de diverse tussenstappen en welke impact dit heeft op de reizigers. De komende jaren zal dat overleg ook meer regulier worden ingericht.

Bevoegd gezag

Met de directie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wordt eveneens op directieniveau per kwartaal overleg gevoerd om de Omgevingsdienst mee te nemen in de recente ontwikkelingen binnen Zuidasdok. Met de Omgevingsdienst wordt gewerkt aan hernieuwde procesafspraken over de manier waarop Zuidasdok en de verschillende projecten met de Omgevingsdienst samenwerken. Ook de projecten hebben regelmatig op specifieke dossiers afstemming met de Omgevingsdienst.

5.2 Bereikbaarheid

Voorbereiding buitendienststelling 2022

De 11-daagse afsluiting van de A10-Zuid en de A4 hoofdrijbaan links vanaf knooppunt Badhoevedorp vragen om een zorgvuldige voorbereiding en afstemming met stakeholders om alle verkeersmaatregelen en -plannen tijdig gereed te hebben. Het intensieve traject met o.a. de wegbeheerders en nood- en hulpdiensten maakt dat er nu een gedegen en goedgekeurd plan ligt inclusief de organisatie en inkoop van de maatregelen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan stand-by bergers, extra verkeerscamera's, inzet van 8 politieagenten op de motor, extra wegininspecteurs enzovoorts. Om in te spelen op ad-hoc situaties zijn ook de nodige beheersmaatregelen voorbereid in de vorm van regelscenario's, tekstwagens en verkeersregelaars stand-by. Tot slot zal ook een speciaal toegesneden adviesdienst (Ask&Go) worden ingezet met specifieke op maat gemaakte route- en reisadviezen.

Samenwerken aan bereikbaarheid

De afstemming van werkzaamheden gebeurt in belangrijke mate via het cluster Zuid van Amsterdam Bereikbaar. Zuidasdok zorgt voor de organisatie en voorzitter van het overleg wat tweewekelijks bij elkaar komt. Daarbij worden de werkzaamheden op de korte termijn (<1 jaar) en lange termijn (>1 jaar) afgestemd. Door deze afstemming is o.a. de planning van het project Brug Ouderkerk a/d Amstel en Tramboog Amstelveenseweg aangepast. De brug Ouderkerk is voor de 11-daagse gepland en de Amstelveenseweg gaat na de 11-daagse starten. Komende jaren blijft intensieve afstemming nodig mede in verband met de werkzaamheden aan de A9 Badhoevedorp - Holendrecht, de Coentunnel en diverse opgaves in het kader van vervanging en renovatie.

Fietscampagne

Met opdrachtnemer is meerdere malen overlegd over het uitblijven van het resultaat (spitsmijdingen bij automobilisten van en naar Zuidas). Toen duidelijk was dat het resultaat niet alsnog zou worden bereikt, heeft Zuidasdok de overeenkomst opgezegd met een voorstel voor de financiële afwikkeling van de overeenkomst. De opdrachtnemer heeft dit voorstel niet geaccepteerd en is een rechtbankprocedure gestart, waarin vergoeding van gemaakte kosten en gederfde winst wordt gevorderd. In Q4 2022 vindt een zitting plaats.

5.3 Communicatie

Buitendienststelling 22 juli tot 3 augustus 2022

Met wekelijkse publicaties is vanaf december 2021 de aandacht gevestigd op de werkzaamheden en bijbehorende verkeersmaatregelen. Vanaf het tweede kwartaal is een campagne in opbouw - in samenwerking met Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam - met inzet op social media, websites, in kranten en op radio. Daarbij is naast aandacht voor de bereikbaarheidsconsequenties, ook aandacht voor het feit dat er gedurende enkele dagen damwanden ingetrild gaan worden met mogelijk geluidsoverlast voor de directe omgeving. Hiertoe is er begin juli een informatiemarkt en persmoment georganiseerd en zijn 5000 brieven huis-aan-huis verspreid in Zuidas.

Verhoging perron en spoor Noord/Zuidlijn

In nauwe afstemming met GVB zijn reizigers en omwonenden geïnformeerd over de werkzaamheden tussen 16 en 23 juli 2022 waarbij de perrons en sporen van metro 52 worden verplaatst en verhoogd. Publiekscommunicatie vindt plaats op station Amsterdam Zuid en op het Europaplein dat als tijdelijke eindhalte zal fungeren. De (voorbereidende) werkzaamheden zijn live te volgen via een webcam.

Dag van de Bouw

Op de Dag van de Bouw, op 18 juni 2022, hebben circa 1500 bezoekers deelgenomen aan de presentatie van alle Zuidasdok-projecten in de vorm van rondleidingen, presentaties en bouwplaatsbezoeken.

Opdragen OVT-1

Op 15 april 2022 is gepubliceerd dat de Tweede Kamer en de Amsterdamse gemeenteraad zijn geïnformeerd over het definitieve opdragen van fase 1 van de stationsvernieuwing.

Meer ruimte voor de treinreiziger

Op 1 maart 2022 is in een publicatie stilgestaan bij ProRail-werkzaamheden om meer ruimte op het treinperron en bij de stijgpunten te creëren. Vooral de vervanging van de roltrappen naar de treinperrons heeft tot veel vragen en onvrede geleid op de website en social media. Lezers zien dit als een kostenbesparende maatregel en een duidelijke afname van comfort gedurende meerdere jaren. Reacties en antwoorden zijn afgestemd met ProRail.

Start voorbereidend werk knooppunt De Nieuwe Meer

Op 8 maart 2022 deelden we het bericht dat aan EQUANS het voorloopcontract is gegund voor de verplaatsing van de bediening van de Schinkelbrug. Tevens is in diverse publicaties en met een persmoment stilgestaan bij de verlegging van de kabels en leidingen voor de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer.

Begin- en eindhalte Amsteltram

Eind maart 2022 is in een gezamenlijke publicatie met de Vervoerregio Amsterdam gedeeld dat tram 25 voorlopig zijn begin- en eindhalte op de Strawinskylaan houdt. Uitgelegd is dat de totale investering nodig voor nieuwbouw en het later verwijderen van de halte aan de Eduard van Beinumstraat te hoog is voor de relatief korte periode van 5 jaar en dat is gebleken dat er een goedkopere variant mogelijk is bij de Parnassusweg.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

bedragen in € x 1.000					Bedragen op 1 september 2022														
VTW-nr	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Thema	Rijk	Adam	VRA	FNH	Derden	Totaal									
BOK 9-7-2012																			
	IBOI 2012 (18,3476%)	1-7-2012	indexering	2012	979.000	201.000	130.000	75.000		1.385.000									
	IBOI 2012 (15,59078%)	1-7-2013	indexering	2013	16.486	3.386	2.100	1.268		23.330									
	IBOI 2012 (12,7%)	1-7-2014	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940		16.866									
BOK 9-7-2014																			
	TEN-T planatwerking	3-12-2013	extra bijdrage	2013	102.536	2.076.680	136.244	78.629		1.451.489									
4	VTW HFV5 Amstelveen	2-7-2014	scopewijziging	2014			1.568			1.568									
9	VTW overdekt VU/Boelelaan	2-7-2014	scopewijziging	2014			-580			-580									
3a	VTW Brittenpassage	2-7-2014	scopewijziging	2014					26.000	26.000									
1	VTW verplaatsing reishuis 20 OVSAAL	2-7-2014	scopewijziging	2014						0									
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	15-12-2014	overheveling	2014	40.304					40.304									
	Compensatie OV-vm BICF	15-12-2014	BO afpraak	2014		-4.390				-4.390									
	Piet Kranenbergpad	15-12-2014	scopewijziging	2014						0									
3b	Liften Bittenspassage	15-12-2014	scopewijziging	2014						0									
6	VTW bus- en tramhalte Stravinskylaan	15-12-2014	scopewijziging	2014			2.850			2.850									
7	VTW definitieve toegang SET-gebouw	15-12-2014	scopewijziging	2014			600			600									
8a	VTW keurlus tram dak zuidelijke tunnel	15-12-2014	scopewijziging	2014				9.225		9.225									
5	VTW verbrede Minervapassage	15-12-2014	scopewijziging	2014					33.400	33.400									
10	VTW vervallen oort S10	15-12-2014	scopewijziging	2014						0									
11	VTW aansluiting S108-Zuid	15-12-2014	scopewijziging	2014						0									
12	VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	15-12-2014	scopewijziging	2014						0									
Bestaandelijk Overleg 16-12-2014																			
	IBOI 2015	1-7-2015	indexering	2015	1.066.240	209.740	146.456	78.629	61.900	1.562.965									
8b	VTW keurlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	23-4-2015	scopewijziging	2014			94			94									
15	VTW bovenverwettelijke geluidschermen	3-6-2015	scopewijziging	2014						0									
16	VTW (CADO) Uitwisseling rijstroelen voor tunnel	3-6-2015	scopewijziging	2014						0									
17	VTW Robuustheid maatregelen S108 Zuid	3-6-2015	scopewijziging	2014						0									
18	VTW Keurlus tram 4	3-6-2015	scopewijziging	2014						0									
19	VTW inbouwheid maatregelen tram	3-6-2015	scopewijziging	2014		235	4.465			4.700									
	IBOI 2015	1-7-2015	indexering	2015	3.902	766	635	302	26	5.631									
Totaal per 30-06-2015																			
20	VTW configuratie metropoorten	24-9-2015	stand Q2-2015	2015	1.070.112	210.741	151.551	78.931	61.926	1.573.290									
21	VTW aansluiting ProRail beledskader Outilage	24-9-2015	scopewijziging	2015			171			171									
Totaal per 30-09-2015																			
	Teugafsluiting	8-12-2015	ontvangst derden	2015	1.070.112	210.912	154.800	78.931	62.638	1.577.427									
	ABN Amro Fietsparkeerplaats Mahlerplein	17-12-2015	ontvangst derden	2015					345	345									
Totaal per 31-12-2015																			
	IBOI 2016	1-7-2016	indexering	2016	1.070.112	210.912	154.800	78.931	63.073	1.577.858									
22	VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	17-2-2016	scopewijziging	2015	3.750		1.298			3.750									
23	VTW Voorinvestering daklaan	17-2-2016	scopewijziging	2015			3.576			3.576									
24	VTW Aanvullende geluidsschermen	17-2-2016	scopewijziging	2015			12.000			12.000									
25	VTW Calamiteit en Opsiteplaats	17-2-2016	scopewijziging	2015						0									
26	VTW Cap. Tijdelijk/keurlijken terstation Mahler	17-2-2016	TERUGGEKOKEN	2015						0									
27	VTW geluidsschermen lay-out keurlijken	17-2-2016	scopewijziging	2015						0									
28	VTW Fietsroutes over de Amstel	17-2-2016	nadiere detalling	2015			70	70		140									
Totaal per 31-03-2016																			
30	VTW fietsvervoersysteem eemM athenplein	11-5-2016	stand Q1-2016	2016	1.075.092	216.856	154.870	78.931	63.073	1.587.822									
	IBOI 2016	1-7-2016	indexering	2016	1.715	370	271	151	314	2.827									
	IBOI 2016 (aanruiling o.b.v. extra ontvangsten)	1-7-2016	indexering	2016	137					137									
Totaal per 30-06-2016																			
	IBOI 2016	1-7-2016	indexering	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100									
Totaal per 30-09-2016																			
31	VTW kruising S108 Noord en Zuid	26-10-2016	stand Q3-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100									
32	VTW Daklaan en bruggetjes door Amsterdam	26-10-2016	TERUGGEKOKEN	2016		0				0									
Totaal per 31-12-2016																			
	IBOI 2016	1-7-2016	indexering	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100									
33	VTW Wafelbergingsstationvoorzieningen	15-2-2017	VERVALLEN ON HOLD	2016		nt.b.				0									
34	VTW comm. voorzieningen OV-carrië zuidzijde O.V.	15-2-2017	scopewijziging	2017		nt.b.				0									
35	Extra slooppakketen tijdelijke maatregelen ProRail	15-2-2017	meerkosten	2017						0									
	Heraldische nav. gunning realisatiecontract	31-3-2017	technische mutatie	2017						0									
Totaal per 31-03-2017																			
	IBOI 2017 (1,6%)	1-7-2017	indexering	2017	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100									
	IBOI 2017 (aanruiling o.b.v. extra ontvangsten)	1-7-2017	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	740	16.755									
Totaal per 30-06-2017																			
	IBOI 2017	1-7-2017	indexering	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146									
Totaal per 30-09-2017																			
	Totaal VTW's 33-34-36-37		stand Q3-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146									
Totaal per 31-12-2017																			
	IBOI 2018 (1,525%)	1-7-2018	indexering	2018	1.088.176	218.741	154.449	79.991	71.909	1.623.267									
Totaal per 30-06-2018																			
	IBOI 2018	1-7-2018	indexering	2018	1.102.334	221.523	156.444	81.12	72.924	1.644.437									
Totaal per 31-12-2018																			
	IBOI 2018	1-7-2018	indexering	2018	1.102.334	221.523	156.444	81.12	72.924	1.644.437									
	IBOI 2019 (verschil door CPI op ontvangst. NS)	1-7-2019	indexering	2019	1.053	3.453	2.607	1.640	144	27.167									
	IBOI 2019	1-7-2019	indexering	2019					67	67									
Totaal per 30-06-2019																			
	afrekening Waterwet	23-9-2019	ontvangst d. derden	2019	1.103.387	224.977	159.051	82.852	74.405	1.671.671									
Totaal per 30-09-2019																			
	IBOI 2019	1-7-2019	stand Q3-2019	2019	1.103.387	224.977	159.051	82.852	74.533	1.671.799									
Totaal per 31-12-2019																			
	IBOI 2019	1-7-2019	stand Q3-2019	2019	1.103.387	224.977	159.051	82.852	74.533	1.671.799									
Totaal per 31-03-2020																			
	Werkprothesen uitvoering			2020	1.103.387	224.977	159.051	82.852	74.533	1.671.799									
	- Dubbelopname aanleiding Noord/Zuidlijn			2020						0									
	- Metro stijtpunten M en B			2020						0									
	- Bouwfaseering en layout metropoorten			2020						0									
	- Bouwfaseering treinstroepen OV			2020						0									
	IBOI 2020 (1,658%)	1-7-2020	indexering	2020		2.833	2.219	1.374	1.185	2.123,31									
	IBOI 2020 (verschil door CPI op ontvangst. NS)	1-7-2020	indexering	2020					431	431									
Totaal per 30-06-2020																			
	IBOI 2020		stand Q2-2020	2020	1.104.097	227.810	171.800	84.226	76.149	1.693.462									
Totaal per 31-12-2020																			
	Overboeking ontvangsten			2020	1.104.097	227.810	171.800	84.226	76.149	1.693.462									
	Overboeking ontvangsten verkoop woonboot naar Art. 17			2020		605				605									
	indexering ontvangsten OV-T			2020		10.81				10.81									
Totaal per 31-03-2021																			
	IBOI 2021 (2,354%)		stand Q1-2021	2021	1.105.718	228.415	171.800	84.226	76.271	1.695.270									
	IBOI 2021 (aans. indexering ontvangsten)		indexering	2021	20.316	3.964	2.989	1.322	891	28.691									
	Overboekingswissel in kosten van RAJ naar scope ZAD		indexering	2021		27	4.450			4.477									
8	OVCP		scopewijziging	2021			1.734			1.734									
Totaal per 30-06-2021																			
	Extra Corona budget OV-T 1e tranchie		stand Q2-2021	2021	1.105.494	232.406	180.330	85.548	77.162	1.730.963									
	Correctie OVCP		extra bijdrage	2021		550				550									
			scopewijziging	2021			-1.734			-1.734									
Totaal per 30-09-2021																			
	Tijdelijke maatregelen per OV-T		stand Q3-2021	2021	1.106.044	232.406	178.619	85.548	77.162	1.729.779									
38	No regim. maatregelen		indexering	2021			11.652			11.652									
42			scopewijziging	2021						0									
Totaal per 31-12-2021																			
	Correctie aanloopkosten BLS 2012		stand Q4-2021	2021	1.106.044	232.406	180.271	85.548	77.311	1.741.580					</				

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

bedragen in € x 1.000										
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Afdel.	SKA	PHN	Derden	Totaal
	BOK 9-7-2012	9-7-2012	baseline	2011	320.378					320.378
	IBOI 2012 (18,9476%)	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
	BOK 9-7-2014			2014	335.867	0	0	0	0	335.867
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304					-40.304
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	16-12-2014	baseline	2014	295.563	0	0	0	0	295.563
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0					0
	IBOI 2015	1-7-2015	indexering	2015	1.135					1.135
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	296.698	0	0	0	0	296.698
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015	567					567
29	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	1-7-2016	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%)	1-7-2017	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%)	1-7-2018	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	28-2-2019	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%)	1-7-2019	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%)	1-7-2020	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		13.646					13.646
	Totaal per 30-06-2022		stand Q2-2022	2022	333.374	0	0	0	0	333.374

Financiering

**x Gemeente
x Amsterdam**



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

 | Vervoerregio
Amsterdam
