

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

**Verslag nr. 59
4e kwartaal 2008**

**Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

INHOUDSOPGAVE

I	NOORD/ZUIDLIJN	Bladzijde
1.	Inleiding	
1.1	Doel	
1.2	Belangrijkste onderwerpen	
2.	Inhoud/Kwaliteit	
2.1	Ontwikkeling ontwerp	
2.2	Werk in uitvoering	
2.3	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	
3.	Tijd	
3.1	Referentieplanning	
3.2	Inzichten per derde kwartaal 2005	
3.3	Bestuurlijke besluitvorming	
4.	Financiën	
4.1	Verplichtingen, betalingen en subsidies	
4.2	Budgetcijfers	
4.3	Financiële prognose tot 2012	
4.4	Mijlpalen	
4.5	Omzetbelasting	
4.6	Prijscompensatie	
4.7	Verzekeringen	
5.	Informatie	
5.1	Communicatie en Projectbegeleiding	
5.2	Leefbaarheidsmaatregelen	
5.3	Langs de lijn	
5.4	Informatiecentrum	
5.5	In de pers	
6.	Vooruitblik naar het volgende kwartaal	

II AUTO-ONDERDOORGANG EN BUSSTATION

- 1. Doel**
- 2. De opdracht**
- 3. Voortgang**
- 4. Scope**
- 5. Financiën**
- 6. Planning**
- 7. Stand van zaken vergunningen**

I NOORD/ZUIDLIJN

1. INLEIDING

1.1 Doel

De kwartaalverslagen geven het gemeentebestuur, Stadsregio Amsterdam (SRA) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat inzicht in de voortgang van het project Noord/Zuidlijn.

Het kwartaalverslag reikt daarnaast informatie aan over het project aan de gemeentelijke diensten, bedrijven, stadsdelen en projectorganisaties, die betrokken zijn bij de Noord/Zuidlijn. Het gaat om de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, Haven Amsterdam, de Dienst Ruimtelijke Ordening, de Bestuursdienst Amsterdam (sectoren Ruimtelijke Ordening, Infrastructuur en Beheer, en Financiën), de Dienst Economische Zaken, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht, het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, de stadsdelen Amsterdam Noord, Centrum, Oud Zuid en Zuideramstel, de projectorganisaties Noordwaarts en Zuidas, en het Schadebureau Noord/Zuidlijn.

Het kwartaalverslag dient tevens als onderbouwing van de declaraties. De declaraties geschieden op basis van de mijlpalenmethodiek. Deze methodiek maakt onderdeel uit van de lumpsumbeschikking, die is afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 december 1999 onder nummer DGP/VI/U99.04694 voor de Noord/Zuidlijn, de auto-onderdoorgang De Ruijterkade en het busstation CS. Aanvullend hierop heeft de minister op 27 mei 2003 een subsidiebeschikking afgegeven voor de passage onder het station Amsterdam CS, onder nummer DGP/SPO/03/01445.

Dit kwartaalverslag beschrijft de maanden oktober, november en december 2008.

1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het vierde kwartaal van 2008

- Als gevolg van het tweede incident op de Vijzelgracht op 10 september besloot het college van B&W de werkzaamheden in stations Rokin en Vijzelgracht stil te leggen.
- Op 29 oktober presenteerde de gemeentelijke Ombudsman het rapport van zijn onderzoek naar de gang van zaken na het optreden van een lekkage in een wand van het in aanbouw zijnde station Vijzelgracht op donderdag 19 juni. Zijn onderzoeksopdracht luidde: "Voer een reconstructie uit van de bewuste donderdag en vrijdag om het proces inzichtelijk te krijgen en de feiten boven tafel te halen". De Ombudsman concludeert "dat de informatieverstrekking en communicatie door de gemeente, aan bewoners en binnengemeentelijk, onvoldoende en op onderdelen onjuist is geweest. In het houden van toezicht op de uitvoering van de werkzaamheden is de gemeente tekortgeschoten en heeft zij de belangen van de omgeving onvoldoende in acht genomen".
- Op 8 december presenteerde het college van B&W het herstelplan voor de wanden van de stations Rokin en Vijzelgracht. Omwille van de veiligheid van de panden heeft het College er voor gekozen om alle voegen in de bouwputten op de Vijzelgracht en het Rokin preventief te dichten. De voegen worden van binnenuit bevroren, afgegraven en dichtgemaakt. Met de keuze voor het volledig bevriezen en repareren van alle voegen heeft het College een afweging gemaakt tussen tijd, kosten, omgeving en risico. Deze variant biedt de meeste veiligheid en de minste overlast voor de omgeving vergeleken met de andere varianten. De ernstige lekkage in de diepwand bij voeg 69/70 is het gevolg van een uitzonderlijk slechte plek in de diepwand. Een bentonietinsluiting in de diepwand heeft geleid tot de ernstige lekkage. Dit constateerde het geotechnische

bureau Deltares dat in opdracht van de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht een onderzoek uitvoerde naar de oorzaak van de lekkage. Deltares stelde vast dat de diepwanden van station Vijzelgracht significant slechter van kwaliteit zijn dan de diepwanden van station Ceintuurbaan en ook slechter zijn dan zou mogen worden verwacht op basis van de gangbare professionele standaard in Nederland. De resultaten van het onderzoek van Deltares werden eveneens op 8 december bekend gemaakt.

- Met het gereedkomen van de ruwbouw van het station Johan van Hasseltweg met perrons en spoorbakken en het gereedkomen van verkeersplein "Meeuwenei", werd het eerste contract in Amsterdam Noord opgeleverd.
- De fundering van de noordgevel van het Centraal Station werd overgenomen door de nieuwe fundering. Hierna werd gestart met het slopen van de oude fundering. Aan de oostzijde, voor de trap naar het eerste perron, werd de tijdelijke vloer vervangen door een definitieve betonvloer. De vloeren onder de perrons en treinsporen werden afgespannen en worden nu volledig door de bouwputwanden (de micro-tunnelingwanden) gedragen.

2. INHOUD/KWALITEIT

2.1 Ontwikkeling ontwerp

Noord

Algemeen

Na de presentatie van de financiële prognose in april kwam de vraag naar voren of een Noordlijn - tussen Buikslotermeerplein en Centraal Station - al eerder (in 2013) zou kunnen gaan rijden. Het projectbureau startte een onderzoek naar het antwoord op deze vraag. Op verzoek van de wethouder verkeer en vervoer startte het bureau AMSYS een vervolgonderzoek.

Nieuwe Leeuwarderweg c.a.

Het ontwerp van de geluidsschermen is in een volgende fase terecht gekomen. Het onderzoek naar de geluidsnormering en de wettelijke verplichtingen van maatregelen langs weg en spoor is bijna klaar. Het maken van het ontwerp gebeurt in nauwe samenwerking met stadsdeel Amsterdam Noord, projectbureau Noordwaarts en het bureau Amsys.

Stationsomgeving Buikslotermeerplein

De Noord/Zuidlijn-organisatie volgt belangstellend de ontwikkelingen in de omgeving. Het projectbureau Noordwaarts/CAN (Centrum Amsterdam-Noord), de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, stadsdeel Amsterdam-Noord en AMSYS (exploitatie NZL) overleggen over de inrichting van het stationsgebied en de vervoersknoop. De uitwerking is in handen gelegd van de architect van de Noord/Zuidlijn, Benthem Crouwel Architecten (BCA). Het gaat vooral om een goede afstemming tot stand te brengen tussen het in aanbouw zijnde metrostation, het bebouwingsprogramma (kantoren, scholen etc.), het busstation en de openbare ruimte. Het station wordt straks een compleet en hoogwaardig begin - en eindpunt van de metrolijn. Projectbureau Noordwaarts heeft de ontwikkeling van de ROC-kavel in gang gezet. Deze kavel impliceert bebouwing naast en onder het station Buikslotermeerplein.

Stationsomgeving Van Hasseltweg

De ruwbouw van het metrostation, inclusief het viaduct "Meeuwenei", is gereed. Het bijbehorende wegenwerk zal als "half klaverblad" verkeerstechnisch in fasen worden ingepast in de bestaande oost-westsituatie van de Van Hasseltweg. De door het stadsdeel Amsterdam-Noord geplande zuidelijke langzaamverkeersroute, waaronder ook een nieuwe brugverbinding over het Noordhollands Kanaal maakt daar voorlopig geen deel van uit. De definitieve langzaam verkeerverbinding zal na gereedkomen van het metrostation, door of namens stadsdeel Amsterdam-Noord in 2010 en 2011 aangelegd worden. Er werd voorts een veilige oversteek van het metrostation naar de entree van het aangrenzende Noorderpark vastgesteld. Het stadsdeel heeft plannen voor de entree naar het Noorderpark in voorbereiding. Het viaduct Meeuwenei, dat nu nog is voorzien van een tijdelijke leuning krijgt een definitieve randafwerking naar het ontwerp van architectenbureau Benthem en Crouwel.

Zuid

Station Zuid/WTC

Op 19 december heeft voor het bestek voor de zuidelijke beëindiging van de Noord/Zuidlijn een aanbesteding plaatsgevonden. De werkzaamheden voor dit deel van de Noord/Zuidlijn bestaan uit de bouw van een viaduct over de Beethovenstraat, aanpassingen aan het bestaande station Zuid en de kruising van de Noord/Zuidlijn met de Minerva-as. De uitvoering van het grond- en sloopwerk nabij het viaduct Beethovenstraat staat gepland voor begin januari 2009. Vanaf 12 januari 2009 richt aannemer BAM Wegen zijn werkterrein in en eind maart worden de werkzaamheden afgerond.

Voor de civiele werkzaamheden wordt verwacht dat die medio maart 2009 kunnen beginnen. In de periode van 6 juli t/m 23 augustus 2009 vinden de meeste werkzaamheden plaats die invloed hebben op de GVB dienstregeling. In deze periode wordt lijn 51 uit de roulatie

genomen, lijn 50 rijdt van Isolatorweg tot aan Station Zuid en maakt daar kop om terug te rijden. Verder alternatief vervoer wordt met de verschillende instanties besproken.

Tijdelijke Maatregelen Europaplein

De aanbesteding voor fase 4 van het Europaplein heeft plaatsgevonden.

Het gaat om de inrichting van het definitieve maaiveld rond de RAI.

Eind 2009 vindt de inrichting van het RAI terrein plaatst vanaf Rockefeller tot aan de Hollandhal.

Op het Scheldeplein wordt een werkkerrein open gehouden voor het moment waarop de tunnelboor naar boven wordt gehaald voor demontage. Begin 2009 wordt het Europaplein voor een week afgesloten om het onderheid riool aan te brengen. De voetgangersoversteek blijft gehandhaafd bij de Rooseveltlaan. Er komt een mogelijkheid tot oversteek van voetgangers richting de RAI tegenover Rockefeller.

Bovenbouw en baan

In het kader van de contracten Transporttechniek en Bouwkundige afbouw werd begonnen met het opstellen van de contract- en aanbestedingsdocumenten. De nadruk lag op de bespreking met tal van partijen over de afstemming over de te contracteren randvoorwaarden (fysiek, planningtechnisch, bestuurlijk juridisch, etc.). Enkele voorbeelden daarvan zijn de afstemming met Beheer van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer over onderhoud en exploitatie van de lijn, de afstemming met de Stadsregio over de huisstijl van de metro en de afstemming met diverse organisaties over de tijdelijke en definitieve inrichting van het Voorplein van het Centraal Station.

Vooruitlopend op de uitvoering van de nog aan te besteden contracten Transporttechniek en Bouwkundige afbouw worden in 2009 al enkele voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, met name rond station Zuid WTC. De bestekken voor deze werkzaamheden zijn gereed. De aanbesteding vond plaats in december 2008. De gunning van de werkzaamheden vindt plaats in januari 2009, de uitvoering start in de zomer van 2009.

2.2 Voorbereiding exploitatie vervoerssysteem NZL

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

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

De projectbureaus Noord/Zuidlijn en AMSYS werken samen aan een goed werkende Noord/Zuidlijn als onderdeel van het integrale metronetwerk van Amsterdam. Deze samenwerking krijgt onder meer vorm door de instelling van de stuurgroep waarin op directieniveau besluiten worden voorbereid, besproken en vastgesteld. Ter ondersteuning van deze stuurgroep is een aantal werkgroepen in het leven geroepen waarin integrale Planning, PvE/Scope, Afbouw en Logistiek centraal staan. De stand van zaken per Q4-2008 van de belangrijkste onderwerpen zijn:

- *Metrotreinen Noord/Zuidlijn (serie M6)*
Deze treinen maken samen met de nieuwe metrotreinen voor het bestaande netwerk (serie M5) onderdeel uit van één Europese aanbesteding. De offertes van de leveranciers zijn eind oktober ontvangen en worden nu bestudeerd en beoordeeld. Medio januari 2009 wordt een eerste selectie gemaakt en vervolgens zal aan een gelimiteerd aantal leveranciers een “best and final offer” worden gevraagd.

- *Systemen voor signalling (treinsturing en –beveiliging)*
De Signalling van de Noord/Zuidlijn maakt onderdeel uit van een geïntegreerd Signalling contract dat wordt aanbesteed door projectbureau AMSYS. In Q4-2008 is de prekwalificatiefase voor dit contract gestart. Medio december hebben leveranciers hun prekwalificatie documenten geleverd. In april 2009 start de offerte-aanvraag. De gunning van het contract Signalling is medio 2010 voorzien.
- *Automatisch rijden*
In oktober is onder leiding van de wethouder Verkeer met leden van de Raadscommissie, de gemeente Amstelveen en vertegenwoordigers van de Stadsregio, NZL, AMSYS en GVB een werkbezoek gebracht aan de automatische metro van Nürnberg in Duitsland. In dit werkbezoek zijn lezingen gegeven over de beleidsmatige en politieke afwegingen bij de keuze voor automatisch rijden en is een bezoek gebracht aan de verkeersleiding en aan de metro zelf. De ervaringen in Nürnberg zijn positief: de betrouwbaarheid van de automatische metro blijkt zeer hoog te zijn.

In Q4-2008 is de businesscase voor automatisch rijden in Amsterdam afgerond en een stappenplan gemaakt voor de bestuurlijke besluitvorming. Dit stappenplan bestaat uit een adviesaanvraag door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio op 18 december, een gemeenteraadsadvies op 11 maart 2009 en een besluit door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio op 9 april 2009. Op 27 november 2008 is een presentatie gehouden aan de Reizigers Advies Raad en op 8 januari 2009 is een vervolgbijeenkomst gepland. Op 4 februari 2009 wordt een extra informatiebijeenkomst met de Commissie Verkeer van de gemeenteraad gehouden.
- *Exploitatievoorzieningen in en rond de stations*
Er is een inventarisatie gemaakt van noodzakelijke of gewenste exploitatievoorzieningen op de stations. Deels worden deze door de Noord/Zuidlijn geïntegreerd in de afbouwcontracten (bijvoorbeeld technische ruimten voor de chipkaartbetaalsystemen en voor de providers van mobiele telefonie), en deels worden deze door AMSYS voorbereid (bijvoorbeeld verkoopautomaten, extra camera's en intercoms, informatiedisplays voor passagiers en parkeervoorzieningen voor onderhoudsdiensten). Deze exploitatievoorzieningen zijn met hun consequenties voor de reeds in uitvoering genomen contracten inzichtelijk gemaakt en worden momenteel ter bestuurlijke besluitvorming voorbereid.

2.3 Werk in uitvoering

Noord

Station Buikslotermeerplein c.a.

Bij de passage Van Heekweg, ten noorden van het station en nabij Ringweg A10, zijn de buitenste wegviaducten gereed en door het verkeer in gebruik genomen. De uitvoering van het middelste spoorviaduct moest wachten op de afronding van het onderzoek naar de schade als gevolg van het omvallen van een heistelling in juni van dit jaar. De werkzaamheden worden in het eerste kwartaal van 2009 hervat.

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

Het weg-spoorviaduct Nieuwe Purmerweg is nagenoeg gereed. In de loop van 2009 wordt de definitieve inrichting op het viaduct aangebracht. Ook de bouw van het oostelijke deel van de sifonduiker nabij de Buiksloterdijk is nagenoeg gereed.

Station Johan van Hasseltweg

De ruwbouw van het station met perrons en het verkeersplein, het viaduct "Meeuwenei", kwamen gereed. Ook de pompwaterkelder en de laatste spoorbakken werden afgerond. Hiermee werd het eerste contract in Amsterdam Noord opgeleverd.

Nieuwe Leeuwarderweg

Het werk aan de Nieuwe Leeuwarderweg volgt o.a. de bouw van de kunstwerken. Het verkeer rijdt bij Van Heekweg over de nieuwe, buitenste viaducten, langs het in aanbouw zijnde middenviaduct voor de metro. Bij de passage IJdoornlaan rijdt het verkeer tijdelijk in twee richtingen over het nieuwe westelijke viaduct. Dat geldt ook voor de locatie Buiksloterdijk/Waddenweg, waar tweerichtingen verkeer rijdt over het westelijke deel van de Syphonduiker.

De uitvoering van het laatste grote wegenbestek in Amsterdam Noord, de 'verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg' was in volle gang. In dit werk zijn ook de 'Noorderparkbruggen' van het Stadsdeel Noord opgenomen. Gelijktijdig is het bestek van de definitieve inrichting van de installaties van de IJtunnelsignalering met bijbehorende werken in uitvoering. Beide werken kennen een groot aantal faseringen. De bedoeling daarvan is om de continue doorstroming van het verkeer op de stadscorridor en de bereikbaarheid van de binnenstad te garanderen.

De polderdamwand voor de verlaagde ligging werd gesloten en de aannemer begon met het uitgraven van de verlaging. Het uitkomende zand wordt op verzoek van stadsdeel Amsterdam Noord gebruikt bij de verlegging van de IJdoornlaan.

BP haalde het oostelijk pompstation uit exploitatie.

Tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal

Aan de zuidzijde is de aansluiting gemaakt met de zinktunnel onder Het IJ. Aan de noordzijde werd gewerkt aan de laatste 100 meter tunnel en open bak die aansluit op het station Johan van Hasseltweg. De bouwput werd ontgraven, de aannemer begon met het aanbrengen van de funderingspalen.

Zinktunnel IJ en In situ tunnel Sixhaven

De ruwbouw van het 350 meter lange tunneldeel met schuivengebouw en nooduitgangen nabij de Sixhaven werd voltooid. De vier zinktunnelelementen liggen al geruime tijd gereed in de Suezhaven te Amsterdam totdat deze kunnen worden afgezonken onder het Centraal Station en in het IJ. Er werd nog gewerkt aan het verwijderen van de stalen damwandplanken van het bouwdok, het aanbrengen van een deksloof op de kade langs het Noord-Hollandschkanaal en de voorlopige herinrichting van het bouwterrein. Er moeten nog drie toegangsgebouwtjes worden gebouwd voor de bereikbaarheid van de ondergrondse ruimten van het schuivengebouw en de nooduitgangen. Daarna zullen vanaf circa maart 2009 geen werkzaamheden worden uitgevoerd nabij de Sixhaven. Die worden weer opgestart bij de start van de voorbereidingen van het afzinken van de tunnelelementen in het IJ.

Stationseiland

Metrostation Centraal Station

Qua voortgang was het meest opvallend dit kwartaal dat aannemer CSO opdracht kreeg om het voor het ontgraven van de Zinksleuf gemobiliseerde materieel weer af te voeren. Dit in een poging om de kosten te minimaliseren bij het uitblijven van goedkeuring van onze betreffende werkplannen. Vanwege de ontwikkelingen op de Vijzelgracht, hebben zowel de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht als ProRail meer tijd nodig voor het geven van toestemming voor de start van de graafwerkzaamheden.

Voorplein

Op donderdag 11 december werd lichte scheurvorming in het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuis geconstateerd. Dit was een gevolg van het aanbrengen van de schroefpalen in de middeldiepe put op het voorplein. Deze werkzaamheden waren begin december gestart. In deze put komt de toekomstige verbinding tussen de Oostlijn en de Noord/Zuidlijn. De werkzaamheden zijn non-middellijk gestopt en op maandag 15 december in goed overleg met de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht weer langzaam opgestart.

In dit kwartaal werd het laatste dakdeel van de diepe put aangebracht. Rondom de bouwputten werden voorzieningen gerealiseerd. Op het dak van de diepe put werd het werkterrein gereed gemaakt voor de ontgravingwerkzaamheden. Rondom de bouwputten werden waterspanningsmeters aangebracht om de omgeving te monitoren tijdens de droge ontgraving van de diepe put. Tevens werden de inclinometers in de diepwanden geplaatst en werden er nulmetingen uitgevoerd van het eigen werk en de aanpalende bebouwing en infrastructuur. Eind november 2008 was de diepe put gereed voor bemaling en ontgraving.

De Ruijterkade

In dit kwartaal werd de tijdelijke brug voor bouwverkeer en nood- en hulpdiensten over de centrale bouwkuip, inclusief toeritten, gerealiseerd. De brug werd lager geplaatst dan was voorzien in verband met het project IJSEI en vanwege de positie van een lift van de Nederlandse Spoorwegen. Met het verschuiven van de bouwweg werd het werkterrein opnieuw ingericht voor het ontgraven en afvoeren van grond uit de zinksleuf. Tevens werd het stempelraam op NAP +1,5m in de centrale bouwkuip aangebracht. Door het project IJSEI werd de tijdelijke busbrug boven de centrale bouwkuip geplaatst.

Eind november 2008 was de bouwkuip gereed voor ontgraven.

Centraal Station

Stationsgebouw. In dit kwartaal werd de noordgevel via hulpwerk overgenomen op de primaire balken. Hierna werd gestart met het slopen van de oude fundering en het betonwerk voor de secundaire balken. Aan de oostzijde, voor de trap naar het eerste perron, werd de tijdelijke vloer vervangen door een definitieve betonvloer.

Emplacement. De vloeren werden afgespannen en worden nu volledig door de bouwputwanden (de micro-tunnelingwanden) gedragen. De resterende werkzaamheden betroffen het maken van de laatste aansluitingen tussen de vloer en de wand.

Zinksleuf. Het onderwaterbeton-stempel ging in voorbereiding. Als gevolg van de gebeurtenissen bij de Vijzelgracht vond er veel overleg plaats met de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht over de goedkeuring van het monitoringsplan en de diverse werkplannen. Op 31 december had de dienst de plannen nog niet vrijgegeven. ProRail onderwierp de grenswaarden uit het monitoringsplan aan een second opinion.

Afbouw. Er vonden diverse overleggen plaats met ProRail plaats over het afkoopbedrag van de herinrichtingverplichting van de Noord/Zuidlijn.

Caissons Damrak en Open Havenfront

Er werd volop gewerkt aan de bouw van de kuip voor caisson 2. Dit kende in deze periode een moeizaam verloop. Langs het Damrak werd een damwand ingebracht. Dit leidde tot zettingen van de nabij liggende tramsporen. Uiteindelijk werd de gehele wand met vertraging op z'n plek gezet. Hierna volgde de sloop van een deel van brug 326. Dit werk verliep traag, maar gestaag. De sloop van de brug maakte ruimte voor de damwand voor de andere zijde van de bouwkuip, direct naast de doorvaartroute van de rondvaartboten. Deze wand liet zich gemakkelijk plaatsen. Op een plank na, ter hoogte van een grote en uit bedrijf zijnde waterleiding. Deze kruist het werk en werd binnen de put verwijderd (de leiding loopt nu door de nieuwe brug 303). Tegelijk met deze werkzaamheden werd gewerkt aan een uitbreiding van het platform in het Open Havenfront.

Het ketenplatform in het Natte Damrak werd gesloopt. Er resteren slechts enkele paaljukken die een functie hebben voor de nog aanwezige kraan. Deze kraan verhuist in 2009 naar de andere zijde van brug 303, waarna ook de genoemde jukken worden verwijderd.

Binnenstad

Startschacht

Dit kwartaal zijn vanuit de startschacht de tien laatste vrieslansen aangebracht onder de kade van het Damrak. In totaal zijn 36 lansen van 90 meter horizontaal in de grond geboord. Met behulp van de lansen wordt de grond boven de toekomstige tunnelbuizen bevroren. Daardoor ontstaat een stevig horizontaal vriesscherm dat de bovenliggende grond ondersteunt tijdens het boren van de tunnelbuizen onder het water en de kade van het Damrak.

De laatste funderingspalen voor de hal over de startschacht en voor de kraanbaan van de portaalkranen zijn geplaatst. In de bouwkuip werd een werkvloer aangebracht. De kraanbaan is gebouwd en de portaalkranen werden in onderdelen aangevoerd en in de bouwkuip gemonteerd. Het werkplatform in het Damrak is in november en december gesloopt. Een deel van het platform blijft behouden tot de zomer van 2009: de opstelplaats waar de torenkraan staat. Vier bokconstructies blijven in het water van het Damrak staan totdat de bouwkuip wordt verwijderd. Deze bokconstructies ondersteunen door middel van stempels de damwanden van de bouwkuip rond de startschacht. In december werden in de startschacht de voorbereidingen gestart voor de bouw van de brilwand. Dit is een betonnen voorzetwand tegen de zuidelijke kopwand van de startschacht, de wand waardoor de tunnelboormachines de startschacht

verlaten. In de brilwand worden stalen mantelringen verwerkt voor het doorlaten van de boormachines.

Tunnelboormachine

In november vond de technische afname van de eerste tunnelboormachine van de Noord/Zuidlijn plaats. In de fabriek van Herrenknecht in Schwanau (Duitsland) hebben medewerkers van het Projectbureau en de booraannemer Saturn alle onderdelen van de boormachine uitvoerig nagelopen en de installaties getest. Op donderdag 13 november werd de boormachine officieel overgedragen aan de booraannemer. Vervolgens werd de boormachine gedemonteerd en werden de onderdelen tijdelijk opgeslagen in de fabriek van Herrenknecht.

Diepe stations

Station Rokin

In het vierde kwartaal van 2008 lagen de graafwerkzaamheden op het Rokin stil als gevolg van de verzakkingen op 10 september op de Vijzelgracht. In november werd de tweede portaalkraan in delen aangevoerd en geïnstalleerd. In de bouwput werd gewerkt aan de installatie van een bovenloopkraan.

Station Vijzelgracht

In het vierde kwartaal van 2008 lagen de graafwerkzaamheden op de Vijzelgracht stil als gevolg van de verzakkingen op 10 september.

Station Ceintuurbaan

In het vierde kwartaal ging de aannemer verder met de werkzaamheden voor het diepe uitgraven van het station tot circa - 31 meter NAP.

Het station is over de gehele lengte uitgegraven tot circa - 26 meter. Het 1^e perron is gereed. Op circa 26 meter werden stempels en gordingen aangebracht. De laatste 5 meter (tot - 31,5) zal in 2009 jaar worden uitgegraven. Deze fase gebeurt onder verhoogde luchtdruk.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

In het vierde kwartaal waren op 2 plaatsen werkzaamheden in uitvoering voor de Mitigerende Maatregelen. In de Daniël Stalpertstraat begon de aannemer met het boren van de lanssen onder de woningen. Omdat er teveel weerstand in de bodem zat was het niet mogelijk de 90 meter lanssen aan te brengen. Om deze reden moet in 2009 een extra schacht worden aangelegd in de Saenredamstraat.

Bij de brug over het Amstelkanaal en de J. Israëlskade werd de schacht aangelegd. Medio 2009 zullen hier, na afloop van de werkzaamheden in de Daniël Stalpertstraat, de TAM-boringen worden aangebracht.

Zuid

Station Europaplein

In de omgeving van het Scheldeplein was in deze periode de ontmanteling van de bouwkuip gepland mét behoud van de eindschacht. Een deel werd nog voor het jaareinde gerealiseerd. Het tweede deel volgt in januari. In de eindschacht werd de betonnen kopwand gerealiseerd. Het werk aan het station ligt praktisch op schema. Aan de noordzijde wordt nog gewerkt aan de verdeelhallen en de stijpunten. Aan de zuidzijde van het stationsdeel is de bouwkuip in deze periode droog gekomen en werden de eerste vloeren gemaakt.

Verder naar het zuiden ligt het reeds gereede stuk tunnel voor de Hollandhal en aansluitend daarop de polderconstructie. Het dek is klaar en er werd gewerkt aan de herbouw van viaduct 856. De landhoofden en een stukje van dek en vleugelwanden zijn klaar.

Onderdoorgang A10

In de middenberm van de A10 traden in de zomer tijdens het uitgraven van bouwkuip 3 zettingen op. Dit had gevolgen voor het in gebruik zijnde metrospoor van het GVB. Na afronding van verschillende onderzoeken werd door de aannemer een herstelplan opgesteld. In december werd begonnen met het herstellen van de damwanden. Dit verliep voorspoedig. Het nat ontgraven van de bouwkuipen in de eerste twee delen van het tunneldeel onder de A10 was in dit kwartaal in volle gang.

2.4 Omgevingsprojecten Noord/Zuidlijn

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

Noord

Met stadsdeel Noord vindt er afstemming plaats over de bouwfaserings- en de bouwlogistiek van Noordwaarts/CAN (Centrum Amsterdam Noord), waaronder ook de verlegging van de IJdoornlaan en het busstation Buikslotermeerplein vallen. Ter hoogte van de tankstations langs de Nieuwe Leeuwarderweg wordt gewerkt aan de verlaging van de weg. Het stadsdeel Noord is nog in gesprek met de eigenaar van de tankstations over een alternatieve locatie.

Centrum/Centraal Station

Met IJSEI vindt overleg plaats om de afstemming van de planning van de afbouw van de autotunnel te optimaliseren.

Oud Zuid

De brug bij de Ceintuurbaan over de Boerenwetering blijkt in slechtere conditie dan verwacht en moet in zijn geheel worden vernieuwd. Dit werk wordt dan gecombineerd met de herprofilering van de Ceintuurbaan en het vervangen van de spoorbogen bij de Ferdinand Bolstraat. De plannen hiervoor worden de komende maanden onder leiding van het stadsdeel verder uitgewerkt. De uitvoering staat gepland voor de 2^e helft van 2010.

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

Zuideramstel

De overeenkomst met de Zuidas over het ontwerp en met name de financiële kant van de aanleg van de openbare ruimte rond station Europaplein ligt ter ondertekening bij het projectbureau Zuidas. Daarmee werd een langlopende discussie afgerond.

2.5 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking

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

3. TIJD

3.1 Vigerende projectplanning juli 2008

Na actualisatie is in het tweede kwartaal van 2008 de projectplanning van de Noord/Zuidlijn vastgesteld met een start van de exploitatie in 2015. Aan deze projectplanning wordt de voortgang van de uitvoeringswerkzaamheden afgemeten. In deze rapportage is de vigerende projectplanning als bijlage 1 opgenomen. In de paragraaf hieronder volgt een overzicht van de voortgang per projectdeel.

3.2 Voortgang per vierde kwartaal 2008

Noord

De werkzaamheden aan het viaduct van de Van Heekweg hebben, als consequentie van het omvallen van een heistelling in juni van dit jaar, een vertraging van elf maanden ten opzichte van de projectplanning opgelopen. Door een door externen uitgevoerd onderzoek, dat garanties voor de levensduur van de constructie moet waarborgen, is de vertraging van vijf tot elf maanden opgelopen. Bij station Buikslotermeerplein bestaat een reeds eerder gemelde vertraging van circa twee maanden door een complexe uitvoeringsfasering met het doorgaande verkeer alsmede enkele problemen met grondankers in de ondergrond. Deze vertragingen hebben geen gevolgen voor de ingebruiknamedatum van het project. De sifonduiker Waddendijk is met een vertraging van één maand in december voltooid. Tevens is de ruwbouw van station Van Hasseltweg afgerond.

Sixhaven

De uitvoering van drie toegangsgebouwen, die toegang geven tot de technische ruimten van het schuivengebouw en ook als nooduitgang in de eindsituatie dienen is vertraagd. Dit heeft te maken met nog niet afgeronde ruimtelijke ordeningsprocedures. De uitvoering is niet volgens planning eind oktober afgerond, maar naar verwachting eind maart 2009. Dit heeft geen consequenties voor de einddatum van het project. Na maart 2009 zal dit deel van het project een rustfase kennen omdat eerst het tunneldeel onder het Centraal Station geplaatst dient te zijn voordat de tunneldelen op de bodem van het IJ afgezonken kunnen worden.

Centraal Station en omgeving

Vanwege de incidenten op de Vijzelgracht hebben de Dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht (DMB) en ProRail meer tijd nodig voor het geven van toestemming om te starten met het uitgraven van de zinksleuf onder het Centraal Station. Dit levert vertraging op voor het gereedkomen van de werkzaamheden van en rond het Centraal Station. Het uitgraven was gepland in december te starten.

De werkzaamheden aan de wanden en het dak van de metrohal onder het voorplein zijn, ondanks de scheurvorming in het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuis, in het vierde kwartaal volgens planning verlopen. Wel ontbreekt toestemming van DMB om over te gaan tot het ontgraven van de metrohal. Deze werkzaamheden waren gepland om in december te starten na het aanbrengen van de schroefpalen van de verbindingshal tussen het Centraal Station en de Oostlijn..

De werkzaamheden aan de De Ruyterkade zijn volgens planning verlopen. De bouwkuip is nu gereed om voor het tunnelelement onder het Centraal Station afgegraven te worden.

Omgeving startschacht

De werkzaamheden aan de bouwkuip van het middelste caisson ter hoogte van de gesloopte brug 326 kenden een vrij moeizaam verloop tijdens het vierde kwartaal. Eind maart 2009 kan dit deel van het project als werkterrein worden overgedragen aan het boorcontract.

Boortunnel

De brilwanden in de startschacht, benodigd voor de tunnelboormachines, zullen later gereed zijn dan gepland. Dit houdt verband met de incidenten die hebben plaats gevonden op de Vijzelgracht. De voorbereidende werkzaamheden rond de startschacht en de nadere

voorbereidingen voor de uitvoering van het boorcontract zijn afgestemd op het later gereed zijn van de diepe stations Rokin en Vijzelgracht.

Diepe stations binnenstad

Na het stilleggen van de werkzaamheden als gevolg van de incidenten in het station Vijzelgracht hebben er geen uitgraafwerkzaamheden plaatsgevonden in de toekomstige stations Rokin en Vijzelgracht. Doordat de stations later in ruwbouw gereed zullen zijn, vertraagt het boorproces. Dit heeft een direct gevolg voor de ingebruiknamedatum van het project. De einddatum is eind december 2008 geprognosticeerd met een vertraging van 10 maanden.

Het uitgraven van station Ceintuurbaan is volgens planning verlopen. De aannemer werkt aan de voorbereidingen voor het uitgraven van het laatste deel tot -31,5 meter. Dit gebeurt onder verhoogde luchtdruk.

Eindschacht/Europaplein/Zuid-WTC

De eindschacht is in 2008 bijna gereed gekomen voor ontvangst van de tunnelboormachines, een klein deel zal in 2009 worden afgemaakt. Daarna gaat een wachtperiode in totdat de boormachines zich aandienen.

Het werk aan het toekomstige station Europaplein loopt nagenoeg volgens planning. Eind 2009 zal het station met de tunneldelen in ruwbouw gereed zijn.

De realisatie van het seinhuis in de Groene Zoom tussen de A10 en de RAI heeft vertraging opgelopen door het opnieuw volgen van ruimtelijke orderingsprocedures. Dat was nodig omdat het seinhuis verplaatst moet worden in het ontwerp van het Zuidas-project. Het seinhuis zal niet zoals gepland begin 2010 gerealiseerd zijn. Dit wordt medio 2011. Dit heeft voorsnog geen gevolgen voor de indienststellingsdatum.

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

3.3 Bestuurlijke besluitvorming

Op 2 december besloot het college van B&W om de voorbereidende werkzaamheden tot herstel van alle voegen in de diepwanden van de stations Vijzelgracht en Rokin te starten. Het College zette met dit besluit het licht op groen voor het herstel van de voegen in de bouwputten. Het College heeft nog geen besluit genomen om over te gaan tot herstart van het ontgraving van de stations. Dit besluit zal in het voorjaar van 2009 aan de orde zijn. Het besluit om te herstarten wordt dus in tweeën geknipt.

Omwille van de veiligheid van de panden heeft het College er voor gekozen om alle voegen in de bouwputten op de Vijzelgracht en het Rokin preventief te dichten. De voegen worden van binnenuit bevroren, afgegraven en dichtgemaakt om herhaling van het incident van september zo veel mogelijk te voorkomen. Met de keuze voor het volledig bevriezen en repareren van alle voegen heeft het College een afweging gemaakt tussen tijd, kosten, omgeving en risico. Deze variant biedt de meer veiligheid en relatief weinig overlast voor de omgeving vergeleken met de andere varianten. De effecten van de planning en kosten op het project Noord Zuidlijn als gevolg van de vertraging door de herstelwerkzaamheden aan de stations Vijzelgracht en Rokin worden betrokken bij de Financiële Prognose 2009.

Stadsdeel Amsterdam-Noord besloot een alternatieve locatie te realiseren voor de op te heffen tankstations langs de Nieuwe Leeuwarderweg. Daarmee is het vertragingsrisico voor de aanleg van de Verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg aanzienlijk teruggedrongen.

Na de afgifte van een nieuwe bouwvergunning door Stadsdeel Amsterdam Noord voor de Parkbruggen, die op verzoek van het stadsdeel zijn ondergebracht in het werk van de Noord/Zuidlijn, kan de bouw hiervan beginnen.

4. FINANCIËN

4.1 Budgetcijfers

Het schematisch overzicht van het budget is als volgt:

Tabel 1: Budgetcijfers projectkosten en bijdragen (exclusief risicofonds)

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q1/2008</i>	<i>Mutatie pp 2007</i>	<i>Budget Q2/2008</i>	<i>Mutatie Indexering naar 2008 incl. correctie</i>	<i>Mutatie Overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q3/2008</i>
<i>Projectkosten</i>						
Bouw	1498,7	72,6	1571,3	38,6	48,9	1658,8
Bijkomend	81,0	1,0	82,0	1,4		83,4
VAT	320,4	47,8	368,2	2,8	1,0	372,0
Totaal excl. risicofonds	1900,1	121,4	2021,5	42,8	49,9	2114,2
<i>Projectbijdragen</i>						
Rijk	1179,8	-/- 91,5	1088,3	9,7		1098,0
Regio	84,1		84,1	-/- 2,1		82,0
Parkeergarages	51,6		51,6	1,8		53,4
Gemeente excl. Risicofonds	584,6	212,9	797,5	33,4	49,9	880,8
Totaal excl. risicofonds	1900,1	121,4	2021,5	42,8	49,9	2114,2

In het tweede kwartaal werd het budget voor het project verhoogd op basis van de prognose einde werk per ultimo 2007, conform Raadsbesluit nummer 217 van 4 juni 2008.

Het gebudgetteerde gemeentelijke aandeel in de projectkosten bedraagt 880,8 mln tegen prijspeil 2008 en exclusief het resterende risicofonds. Dit resterende risicofonds is nog niet benoemd budget dat in de toekomst wordt gebruikt voor risico's, die realiteit worden, dat wil zeggen projectkosten worden. Voor dit risicofonds is dekking beschikbaar. De opstelling van het gemeentelijk aandeel inclusief het risicofonds is als volgt:

Tabel 2: Budgetcijfers gemeentelijk aandeel (inclusief risicofonds)

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget</i>	<i>Mutatie</i>	<i>Budget</i>	<i>Mutatie</i>	<i>Mutatie</i>	<i>Budget</i>
	<i>Q1/2008</i>		<i>Q2/2008</i>	<i>Indexering</i>	<i>Overboe-</i>	<i>Q3/200</i>
	<i>pp 2007</i>	<i>pp 2007</i>	<i>pp 2007</i>	<i>naar 2008</i>	<i>kingen uit</i>	<i>8</i>
<i>Gemeentelijk aandeel</i>					<i>risicofonds</i>	<i>pp 2008</i>
Gemeente excl.						
Risicofonds	584,6	212,9	797,5	33,4	49,9	880,8
Risicofonds	111,6	114,3	225,9	7,9	-/- 49,9	183,9
Gemeente incl.						
risicofonds	696,2	327,2	1023,4	41,3	0,0	1064,7

Uit deze tabel blijkt dat het gebudgetteerde gemeentelijk aandeel tegen prijspeil 2008 en inclusief het risicofonds 1.064,7 mln bedraagt.

4.2 Kengetallen financiële voortgang

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

Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang

<i>Cijfers in EUR mln</i>	<i>Q3/2008</i>	<i>Q4/2008</i>	<i>Wijziging</i>
Verplicht	1.394,8	1.465,4	70,6
Betaald	1.073,9	1.137,3	63,4
Ontvangen rijkssubsidie	559,9	562,7	2,8
Ontvangen bijdragen	56,4	58,2	1,8

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het vierde kwartaal van 2008 is voor 2,8 mln aan betalingen van het rijk ontvangen.

4.3 Mijlpalen

Via voortgangsoverleg per kwartaal tussen Rijkswaterstaat en het Projectbureau Noord/Zuidlijn wordt tijdig inzicht geboden in de realisering van de mijlpalen en de consequenties voor de kasstromen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het kwartaalverslag is daarbij de onderbouwing van de declaraties.

In het vierde kwartaal van 2008 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 40, Tracédeel 25 CS, constructies onder CS 100% gereed,
- Mijlpaal 62, Tracédeel 28, brug 326 gesloopt ten behoeve van opbouw werkplatform boorcontract,
- Mijlpaal 127, Tracédeel 49, alle stempels geplaatst,
- Mijlpaal 137, Tracédeel 53 tussentunnel, vloer gereed, wandbekisting geplaatst,
- Mijlpaal 138, Tracédeel 53 tussentunnel, dak gestort,
- Mijlpaal 143, Tracédeel 54, vloer gestort,
- Mijlpaal 147, Tracédeel 55, vloer, wand en dak ter hoogte van Europaboulevard gestort.

4.4 Omzetbelasting (BTW)

De gemeente heeft in maart 2003 een procedure voor het Gerechtshof gewonnen inzake de teruggave van alle omzetbelasting. De staatssecretaris van Financiën is in cassatie gegaan bij de Hoge Raad. Op 31 juli 2006 heeft de Advocaat-Generaal advies aan de Hoge Raad uitgebracht. Kern daarvan is de vraag of, als activiteiten rond personenvervoer BTW-aftrekbaar zijn, dat ook geldt voor de bijbehorende infrastructuur.

Op 12 september 2008 heeft de Hoge Raad de uitspraak van het Gerechtshof bevestigd. Het BTW-risico, dat gelopen werd over de periode vóór de invoering van het BTW compensatiefonds op 1 januari 2003, komt daarmee te vervallen. Inmiddels is overleg met de Belastingdienst opgestart over de afwikkeling van de jaren 1997 tot heden.

4.5 Prijscompensatie

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State (20 februari 2008) over de indexering van de rijkssubsidie beraadt de gemeente zich over de aanpak van de prijscompensatie vanaf 2004.

5. INFORMATIE

5.1 Communicatie en Projectbegeleiding

Er ging dit kwartaal veel aandacht naar de nasleep van de incidenten op de Vijzelgracht. Naast zorg voor de direct betrokken bewoners en ondernemers zijn er ook extra informatie momenten geweest, vooral rond het verschijnen van het rapport van de Gemeentelijke Ombudsman (eind oktober) en rond de uitkomsten van het onderzoek naar de oorzaken van de lekkage. Zo werden begin december de uitkomsten van het laatste onderzoek en het daarop gebaseerde herstelplan van de stationswanden door de twee betrokken wethouders toegelicht in een goed bezochte informatiebijeenkomst.

De nieuwe lijn in de communicatie-aanpak is *van optimisme naar realisme*. Daarom worden alle communicatiemiddelen nagelopen en waar nodig aangepast. Het gaat dan om het informatiecentrum, maar ook om de website en folders.

Binnen dit kader hoort ook het uitvoeren van onderzoek, zodat de projectorganisatie weet wat de mening is van Amsterdammers en forenzen over de Noord/Zuidlijn. De eerste rapportage verscheen in december. Ongeveer de helft van de respondenten is voor de aanleg, 31% is tegen en 20% heeft geen mening. Dit onderzoek wordt het komende kwartaal elke maand herhaald.

Bouwplaatsbeleving

Om de bouwlocaties in de binnenstad een fraaier aanzicht te geven is het project bouwplaatsbeleving van start gegaan. Het is de bedoeling de bouwhekken van de stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan van een passende aankleding te voorzien. Daarnaast wordt er in de toekomstige ondergrondse fietsenstalling op het Rokin een uitzichtpunt gemaakt om de voortgang van de bouw te kunnen volgen. De bouwhekken aan de Vijzelgracht zijn inmiddels aangekleed met foto's van Peter Doeswijk. Op een aantal hekken in de Ferdinand Bolstraat werd in december een proef gedaan om het materiaal en het beeld te testen.

Er kwamen 163 vragen en 48 meldingen binnen bij het Informatiepunt Noord/Zuidlijn. Dat zijn 78 vragen en 25 meldingen minder dan in het vorige kwartaal. De daling is grotendeels te verklaren uit het feit dat er op verschillende stations geen werkzaamheden zijn geweest.

Q3	Vragen	Meldingen	Q4	Vragen	Meldingen
Juli	91	16	Oktober	72	24
Augustus	60	29	November	61	14
September	90	28	December	30	10
Totaal	241	73	Totaal	163	48

Daling Q4 tov Q3

Vragen	Meldingen
78	25

De website werd dit kwartaal door 14.921 bezoekers bezocht.

5.2 Leefbaarheidsmaatregelen

Bijdrageregeling Bouwactiviteiten Noord/Zuidlijn

De bedragen uit de financiële bijdrageregeling werden verhoogd naar 115 euro per huishouden. In oktober ging de gemeenteraad akkoord met dit voorstel van het college van B&W. De uitvoering en afhandeling van de bijdrageregeling werd een taak van het Schadebureau.

5.3 Langs de lijn

Amsterdam-Noord

Iedere vier weken kregen de bewoners in Amsterdam-Noord een algemene informatiebrief over de voortgang van de werkzaamheden tussen het Buikslotermeerplein en de Sixhaven. De Nieuwsbrief van oktober ging vooral in op de ontwikkelingen rond het tankstation langs de Nieuwe Leeuwarderweg.

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

Stationseiland/Damrak

Dit kwartaal ontvingen bewoners en ondernemers elke maand de informatiebrief Stationseiland en in november ook de nieuwsbrief. In deze uitgaven van Coördinatie Stationseiland (CSE) staat onder andere informatie over de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn op en rond het Stationseiland incl. de startschacht in het natte Damrak. In november verscheen één extra informatiebrief van het Projectbureau over het asfalteren van de rijweg Damrak tijdens een avond en een nacht.

Er vonden twee overleggen plaats met bewoners die aan het Natte Damrak wonen. Dit gebeurde onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. Tijdens het overleg werd de voortgang van de werkzaamheden doorgenomen. Belangrijke onderwerpen waren de sloop van het werkplatform en het behoud van een opstelplaats voor de torenkraan tot in 2009. Op de agenda van dit overleg stonden ook de maatregelen om de hinder tijdens het boorproces te beperken of te compenseren, zoals de plaatsing van dubbel glas en de aankleding van de toekomstige hal over de startschacht.

Rokin

Het incident op de Vijzelgracht op 10 september heeft ook gevolgen gehad voor de werkzaamheden op het Rokin. Omdat de werkzaamheden op de Vijzelgracht en op het Rokin zich in dezelfde fase bevinden en nagenoeg identiek zijn werd besloten ook het werk op het Rokin stil te leggen.

De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal twee keer bijeen. Belangrijke punten waren de verzakkingen op de Vijzelgracht in juni en september en het stilleggen van het werk op het Rokin. Op 8 december werd tijdens een extra bijeenkomst voor ondernemers en bewoners van het Rokin uitleg gegeven over het onderzoek naar de mogelijke oorzaak van de verzakkingen en de gesteldheid van de diepwanden op het Rokin en de Vijzelgracht. Ook werd het herstelplan voor alle voegen in de diepwanden van het station gepresenteerd.

Het Projectbureau Noord/Zuidlijn heeft samen met de Vereniging Ondernemers Rokin (VOR) opdracht gegeven om het gehele Rokin te voorzien van feestverlichting in verband met de feestdagen.

Vijzelgracht

Op de Vijzelgracht vonden dit kwartaal geen werkzaamheden plaats.

Op 29 oktober organiseerde de gemeentelijke Ombudsman een bijeenkomst voor de bewoners over zijn onderzoek naar de gang van zaken na het incident in september.

Op 8 december werden de bewoners tijdens een speciale bijeenkomst geïnformeerd over het rapport van onderzoeksbureau Deltares naar de oorzaak van de lekkage van 10 september. Op diezelfde bijeenkomst volgde een uitgebreide uitleg over het door het college van B&W gekozen herstelplan voor het station Vijzelgracht (en Rokin).

In het vierde kwartaal vonden twee reguliere BCU-bijeenkomsten plaats. Er verschenen acht informatiebrieven en één speciale editie van de Nieuwsbrief.

Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Dat werk betrof vooral de voorbereidingen voor de volgende fase van het uitgraven van het station. De laatste 5 meter worden uitgegraven onder verhoogde luchtdruk.

In de laatste weken van december werd een deel van de bouwhekken in de Ferdinand Bolstraat verfraaid met nieuwe bouwboarden. Het gaat om een proef die vijf weken duurt. In die periode wordt bewoners, ondernemers en passanten gevraagd wat zij van de nieuwe hekken vinden.

Europaplein

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

5.4 Informatiecentrum

In het vierde kwartaal kwamen 9.354 bezoekers naar Stationsplein 7. Er werden 160 rondleidingen en 24 lezingen gegeven.

De verzakkingen op de Vijzelgracht hadden invloed op het programma en de promotie van het informatiecentrum. Een aantal feestelijke activiteiten werd afgelast of kleinschaliger opgezet.

Op 10 oktober 2008 bestond het centrum vijf jaar. Daarom vierde Stationsplein 7 in de week van 7 tot 10 oktober haar eerste lustrum. De archeologietentoonstelling werd geheel vernieuwd met als bijzonder onderdeel een grondboor uit ca. 1600. Daarnaast waren de originele cartoons over de Noord/Zuidlijn van striptekenaars Peter de Wit en Hanco Kolk te zien. Op 9 oktober was er een interne bijeenkomst waarbij beide exposities werden onthuld. Een gevarieerd gezelschap van ruim 90 (oud) medewerkers was hierbij aanwezig.

Op vrijdag 10 oktober was er taart voor de eerste 100 bezoekers. In de lustrum week bezochten 847 mensen het informatiecentrum. Aan het eind van het jaar konden geïnteresseerde bezoekers de fotoboekjes van de Noord/Zuidlijn afhalen. Meer dan 100 mensen maakten van deze mogelijkheid gebruik.

De derde week in oktober vond de zogenoemde Oktober Kennismaand plaats. Bedoeling van deze week is om jonge mensen te interesseren voor techniek. Bij Stationsplein 7 konden bezoekers tijdens de herfstvakantie aan de hand van proefjes en puzzeltochten het geheim van de bouw en de stad ontdekken. Bijna 1000 mensen bezochten tijdens deze periode het informatiecentrum.

Eind oktober werd de maquette van de Tunnelboormachine in het infocentrum onthuld.

De thema-avond van Stationsplein 7 vond plaats op woensdag 17 december. Joost Joustra, de projectleider van de geboorde tunnel gaf onder grote belangstelling een lezing over het boren van tunnels.

De groepen die een rondleiding volgen zijn heel divers. In dit kwartaal vonden onder meer bezoeken plaats van: Ingenieurs en directieleden van de Deutsche Bahn, ingenieurs uit Zweden, de woordvoerders politie en brandweer Amsterdam, en de Amsterdamsche Kring. Ook was er belangstelling van grote projecten uit andere steden. Projectteams van de bustunnel in Haarlem, de spoortunnel in Delft en CU 2030 uit Utrecht brachten een uitgebreid bezoek aan het informatiecentrum.

5.5 In de pers

Het nieuws in de media over de Noord/zuidlijn werd in dit kwartaal grotendeels gedomineerd door de gebeurtenissen op de Vijzelgracht.

Op 29 oktober maakte de gemeentelijke Ombudsman de resultaten van zijn onderzoek bekend naar de gang van zaken rond het eerste incident op de Vijzelgracht in juni jl.

Op 8 december verscheen het rapport van onderzoeksbureau Deltares naar de oorzaak van de lekkage van 10 september. Op diezelfde dag maakte het college van B&W het herstelplan voor de wanden van station Vijzelgracht en Rokin bekend.

De publicatie van deze rapporten en plannen kreeg veel aandacht in de media.
Op 19 oktober discussieerde burgemeester Cohen in Buitenhof met hoogleraar Philipse over de aanleg van de Noord/Zuidlijn.
De verzakking van de tramsporen - in oktober - op de kruising Damrak/ Prins Hendrikkade en een zetting in het Noord-Zuid-Hollands Koffiehuis - in december - kregen ook veel aandacht in de media.

6. VOORUITBLIK NAAR HET VOLGENDE KWARTAAL

- In de eerste maanden van 2009 zal veel nadruk komen te liggen op de voorbereidingen voor de uitvoering van het herstelplan voor de wanden van de stations Rokin en Vijzelgracht. In station Ceintuurbaan gaan de voorbereidingen verder voor het ontgraven van de laatste meters onder luchtdruk.
- In maart zal de gemeentelijke Ombudsman het rapport presenteren van zijn onderzoek naar de gang van zaken rond het ontstaan van het tweede incident op 10 september 2008 op de Vijzelgracht.
- In maart/april zal het college van B&W de Financiële Prognose en Planning 2009 presenteren.
- In het grote werk "Eindfase Nieuwe Leeuwarderweg incl. verlaging, en bruggen Noorderpark" wordt de rijbaan stad-uit in de verlaagde ligging gerealiseerd. Tevens wordt gestart met de bouw van de parkbruggen over de Nieuwe Leeuwarderweg.
- Bij het sluitstuk van de tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal, direct grenzend aan het Station Van Hasseltweg worden de fundering en onderwaterbeton aangebracht, waarna de bouwput droog gezet kan worden.
- In het voorjaar zullen de eerste portalen van het oostelijk viaduct van station Buikslotermeerplein verrijzen en wordt de bouw van viaduct van Heekweg hervat.

BIJLAGEN

1. De projectplanning per 1 januari 2009
2. Stand van zaken vergunningen per 1 april 2006

1. Projectplanning per 1 januari 2009

2. Stand van zaken vergunningen

1. Aangevraagde vergunningen

Ontgrondingenvergunning onderwaterdepot Oostertoegang

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

Verlenging monumentenvergunning rijtuigkappen Noord/Zuidlijn

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

Wijzigingsaanvraag bouwvergunning boortunnels

De bouwvergunning voor de boortunnels is 4 september 2008 verleend. Op grond van voortschrijdend inzicht zijn op 2 punten verandering ten opzichte van de vergunde situatie. Enerzijds is het verticale alignement van de tunnelbuizen gewijzigd in verband met een verbeterde waterafvoer en anderzijds is de nooddoorgang ter hoogte van het Muntplein verplaatst. Het wijzigingsverzoek is op 28 november 2008 ingediend.

bouwaanvraag Muntbrug (brug 1)

De fundering van de Muntbrug bevindt zich deels in de invloedssfeer van de tunnelboormachines. Zonder compenserende maatregelen zal de brug een zetting ondergaan die schade oa aan kabels en leidingen kan veroorzaken. De maatregelen bestaan oa uit het loszagen en vlijzelen van het brugdek en het plaatsen van koolstoflamellen. Hiervoor is op 7 oktober 2008 vergunning aangevraagd.

Sloop 4 keerwanden perron zuid station Zuid/WTC

4 keerwanden op het noordelijk perron en op het perroneiland van tram 5 op station Zuid/WTC moeten worden gesloopt vanwege de uitbreiding van het noordelijk perron en het gebruik van het perroneiland van tram 5 als inspectiepad. De sloopaanvraag is op 10 oktober 2008 ingediend.

Bouw uitbreiding noordelijk perron zuid station Zuid/WTC

Omdat de metrostellen van de Noord/Zuidlijn langer zijn dan die van de huidige ringlijn moet het bestaande noordelijke perron worden uitgebreid. De bouwvergunning hiervoor is op 10 oktober aangevraagd.

Bouwvergunning viaduct Beethovenstraat

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

Sloopvergunning middenviaduct Minerva-as

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

Bouwvergunning 2 keerwanden Minerva-as

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

Keurontheffing doorkruisen waterkeringen

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

2. Lopende vergunningen

Bouwaanvraag nooduitgang Sixhaven

OP 21 mei is een aanvraag ingediend voor de bouw van een nooduitgang van de Noord/Zuidlijn in het schuivengebouw bij de Sixhaven. Op de ontwerpbeschikking zijn geen zienswijzen ingediend. De bouwvergunning wordt verwacht.

In stand houden dienstweg Sixhaven

De dienstweg is de ontsluitingsweg voor een aantal woonboten nabij het werkterrein Sixhaven. De dienstweg moet langer in stand blijven door de vertraging van de werkzaamheden Noord/Zuidlijn bij oa het Centraal station. De verlengingsaanvraag is in behandeling bij de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht.

Lozingsontheffing definitieve drainage polderconstructie Rai/Europaplein

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

Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonduiker)

Tegen het besluit van de rechtbank d.d. 24 oktober 2007 betreffende de sloop- en bouwvergunning voor de fietstunnel Waddenweg heeft de belanghebbende hoger beroep aangetekend bij de raad van State. Op 1 oktober 2008 heeft de Raad van State deze zaak terugverwezen naar de rechtbank vanwege een vormfout. De zitting was op 8 januari 2009 en het wachten is op de uitspraak. Overigens is de sloop van de fietstunnel al afgerond.

Gewijzigde bouwaanvraag polderdamwanden tussen Purmerweg en Johan van Hasseltweg

Door optimalisatie in het ontwerp van de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg moeten de polderdamwanden gedeeltelijk dichter naar elkaar worden geplaatst. De vergunning is 4 oktober 2006 verleend. Door een belanghebbende is bezwaar gemaakt. De bezwaarschriftencommissie heeft 9 mei 2007 het bezwaar ongegrond verklaard. De belanghebbende heeft 30 juli 2007 beroep bij de rechtbank aangetekend. De zitting was op 22 mei 2008 gepland. De belanghebbende en de gemeente Amsterdam hebben besloten hiervan voorlopig af te zien en een mediator ingeschakeld.

Verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg

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

Bouwaanvraag Boortunnels

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

Bouwvergunning station inrichting Ceintuurbaan

De bouwvergunning is op 15 augustus 2003 verleend. Er zijn bezwaren ingediend. De bezwaarschriftencommissie is op 20 januari 2005 bijeengekomen. De commissie is verzocht te wachten met het uitbrengen van het advies, tot de resultaten van nadere berekeningen over het rookgedrag in het station bekend zijn. De uitkomsten zijn aan het bevoegd gezag gestuurd. Aan de hand hiervan zullen bouwkundige aanpassingen worden uitgevoerd. Naar aanleiding van deze uitkomsten is 27 maart 2007 een hoorzitting gehouden van de bezwaarschriftencommissie. Het wachten is op het heroverwegingsbesluit van het college.

3. Onherroepelijke vergunningen

Tijdelijke hulpbrug de Ruijterkade

Op 26 juni 2008 is vergunning aangevraagd voor het bouwen van een tijdelijke hulpbrug bij de de Ruijterkade over de centrale bouwkuij van de Noord/Zuidlijn en Ijsei. De constructie zal als bouw en calamiteitenweg aan de noordkant van CS worden gebruikt. De vergunning is op 4 november 2008 verleend en beroep was tot 16 december 2008 mogelijk. De vergunning is onherroepelijk.

Steiger 5 rederij Meijer

De funderingspalen van steiger 5 van rederij Meijer bevinden zich in het tracé van de tunnelboormachine. Deze steiger moet daarom als drijvende worden herbouwd. De nieuwe steiger 5 was aanvankelijk, op 21 december 2007, als tijdelijke vergunning aangevraagd. Deze aanvraag is op 14 april 2008 omgezet in een definitieve aanvraag en is 5 september 2008 vergund. Bezwaar was mogelijk tot 17 oktober 2008. De vergunning is onherroepelijk.

Vergroting werkplatform Natte Damrak en oprichten hal

De vergunning voor het huidige platform Natte Damrak is 21 februari 2008 verleend, inclusief het oprichten van een hal. Na overleg met de bewoners is echter besloten het platform grotendeels af te breken en de hal te verlagen. Een deel van het platform moet tijdelijk worden gehandhaafd voor de kraan die nodig is voor de bouw van de hal en de stabiliteit van de bouwkuij rond de caisson. Op 30 juni 2008 is de wijzigingsaanvraag ingediend. De Vergunning is 6 oktober 2008 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 17 november 2008. De vergunning is onherroepelijk.

Verlenging termijn bouwvergunning werkplatform Singelgracht

Op 30 oktober 2007 is een aanvraag ingediend voor een langere instandhouding van het werkplatform Singelgracht, tot 31 december 2012. Het platform blijft in de huidige vorm gehandhaafd. Aan de huidige kantoorfunctie wordt een parkeerfunctie voor bewoners in de omgeving toegevoegd. De vergunning is 5 september 2008 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 17 oktober 2008. De vergunning is onherroepelijk.

Wijziging grondwaterwet-vergunning insitutunnel RAI/Europaplein

Voor het bemalen van de bouwkuip van de insitutunnel RAI/Europaplein is op 10 november 2005 een vergunning op basis van de grondwaterwet verleend. Tijdens uitvoering van de werkzaamheden bij RAI/Europaplein is er echter een verhoging van het vergunde debiet gemeten. Ook wordt ter plaatse van de deksloof op de damwand (moot 22 en 23) en de fundering van het viaduct(moot 22 t/m 28) een open bemaling geïnstalleerd waardoor het debiet stijgt van 200.000 m3 (oude vergunning) naar 586.008 m3. Vanwege het verhoogde debiet is op 14 april 2008 een wijzigingsaanvraag ingediend.

De vergunning is 5 november 2008 verleend. Beroep bij de Raad van State was mogelijk tot 27 december 2008. De vergunning is onherroepelijk.

Kap bomen Beethovenstraat

In de middenberm van de A10 bij de Beethovenstraat moeten 3 bomen worden gekapt in verband met de aanleg van een aardenbaan en de inrichting van het werkkerrein. De vergunning is 17 juli 2008 aangevraagd en op 25 september 2008 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 7 november 2008 en de vergunning is thans onherroepelijk.

4. Tijdelijke vergunningen (artikel 17 WRO)

Steiger 4a rederij Meijer

De funderingspalen van steiger 4a van rederij Meijer bevinden zich in het tracé van de tunnelboormachine. Deze steiger moet daarom als drijvende worden herbouwd. Hiervoor is op 21 december 2007 een tijdelijke bouwaanvraag ingediend. De vergunning is verleend op 25 september 2008. Bezwaar was mogelijk tot 6 november 2008. De vergunning is onherroepelijk.

Verlengingsaanvraag standplaats- en bouwvergunning haringkraam Jonk

De haringkraam van vishandel Jonk op het Rokin is destijds vanwege de bouw van het station verplaatst naar het Spui. De hiervoor verleende standplaatsvergunning is onlangs verlopen. Aangezien de werkzaamheden op het Rokin nog enige tijd duren is op 9 maart 2007 verzocht deze vergunning voor de vishandel op het Spui tot 2011 te verlengen. De verlenging is 24 juni 2008 verleend en vanaf 5 augustus 2008 onherroepelijk.

Ook de bouwvergunning is eind 2007 verlopen. Daarom is op 26 juli 2007 een verlengingsaanvraag ingediend. De verlenging is 24 juni 2008 verleend en vanaf 5 augustus 2008 onherroepelijk.

II Auto-onderdoorgang De Ruijterkade / Busstation CS

1. Doel

Deel 2 van het kwartaalverslag Noord/Zuidlijn heeft betrekking op het project Auto-onderdoorgang / Busstation (AOBS) CS. Dit deel heeft tot doel het gemeentebestuur van Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat te informeren over de voortgang van dit project. Hieronder wordt de voortgang van het project in de periode oktober tot en met december 2008 beschreven.

2. De opdracht

De gemeenteraad heeft op 8 maart 2000 ingestemd met het Programma van Eisen (PvE) Auto-onderdoorgang / Busstation CS (AOBS). Op 9 mei 2001 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Stationseiland vastgesteld. Hierbij heeft de raad ingestemd met het verder uitwerken van de ontwerpen voor de auto-onderdoorgang, het busstation en de overige onderdelen van project IJsei (IJzijde StationsEiland): de openbare ruimte, overkapping en de bruggen over Ooster- en Westertoegang. Op 4 december 2002 heeft de gemeenteraad van Amsterdam ingestemd met het uitvoerings- en kredietbesluit voor het gehele project IJsei (inclusief overkapping). Hierbij is tevens ingestemd met het aanbrengen van een aanvaarbepaling voor de kistdam/kade en met de gefaseerde aanleg van het busstation.

Op 2 december 2008 heeft B&W ingestemd met het uitvoeringskrediet voor goederenliften en een toezichthoudersruimte met chauffeursgedeelte. Beide bouwwerken worden onderdeel van project IJsei. In februari worden de kredietaanvragen voorgelegd aan de gemeenteraad.

3. Voortgang

Auto-onderdoorgang / Busstation

Het hoofdbestek van project IJsei omvat de auto-onderdoorgang, (de ruwbouw van) het busstation, de bruggen over de Ooster- en Westertoegang en een deel van het waterprogramma (de lange steigers en waterpleinen). De uitvoering van het hoofdbestek is in september 2003 door MNO Vervat BV (voorheen Koop Holding Europe) gestart.

Met het bouwen van de kapsteunpunten langs de gevel van het NS-station zijn de werkzaamheden aan de ruwbouw van het busstation op een aantal kleine zaken na afgerond. Tot en met februari rondt de hoofdaannemer de werkzaamheden af. Onder andere wordt gewerkt aan een klein deel busstation langs de gevel en de zuidoostelijke oprit.

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

Inrichting en dynamisering busstation

Vanaf het 4^e kwartaal 2009 worden in de tijdelijke situatie 11 halteplaatsen, ter vervanging van het streekbusplatform kop Oosterdokseiland, op het westelijke gedeelte van het busstation ingericht voor de bussen van Arriva. De inrichting wordt medio 2009 gebouwd.

Op het busstation komt een toezichthoudersruimte. Daarnaast worden voor het laden en lossen van het NS-station goederenliften gebouwd. De aanbestedingsprocedure voor beide onderdelen loopt.

Het busstation van project IJsei zal vóór de definitieve ingebruikname (in zoals het er nu naar uitziet 2012) worden gedynamiseerd. Te zijner tijd zal worden aangehaakt op het dynamisch systeem dat de gemeente, in opdracht van de Stadsregio, ontwikkelt voor alle te dynamiseren busstations in Amsterdam.

Kap

De voorbereidingen voor fabricage van de kap lopen. De uitvoering van de overkapping door de aannemerscombinatie Strukton – Hollandia start eind van dit jaar.

Risicoanalyse

Na de zevende risico-inventarisatie eind 2008 is een nieuw risicoprofiel opgesteld. Het risicoprofiel loopt terug naar € 6 miljoen. Met inachtneming van het voor dit project gebruikelijke dekkingspercentage is een risicoreservering voor deze risico's van € 3 miljoen naar alle waarschijnlijkheid afdoende. De risicoreservering van € 10,1 miljoen voor IJsei is daarmee afgenomen met € 7,1 miljoen. De afname loopt in de lijn met de voortgang van de werken. Ten behoeve van het risicomanagement van het totale project wordt in het 3^e kwartaal 2009 opnieuw een risico-inventarisatie gehouden. De gevolgen voor het risicoprofiel worden in het vierde kwartaal 2009 inzichtelijk gemaakt.

4. Scope

In het vierde kwartaal zijn twee scopewijzigingen voorgelegd aan het bestuur. Op 2 december heeft B&W ingestemd met de scopewijzigingen. De gemeenteraad beslist er in februari over.

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

5. Financiën

Hieronder wordt de stand van de verplichtingen ten opzichte van het budget weergegeven van project IJsei en van het daarbinnen vallende deelproject Auto-onderdoorgang en Busstation CS (AOBS).

Project IJsei totaal	
Budget IJsei	204,03
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget IJsei	196,53
Verplichtingen:	142,93
- Uitvoeringskosten	100,83
- Diversen	13,13
- VAT-kosten	28,97
Restant budget	53,60

Projectonderdeel AOBS	
Budget	130,19
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget AOBS	122,69
Verplichtingen:	111,32
- Uitvoeringskosten	82,54
- Diversen	8,98
- VAT-kosten	19,80
Restant budget	11,37

Dekking projectonderdeel AO-BS

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

*bedragen zijn exclusief btw
prijspeil 2008*

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

Het gemeentelijk aandeel bedraagt € 92,51 miljoen excl. BTW, hiervoor is binnen de gemeentebegroting dekking gevonden. De dekking van de eigen bijdrage is geïndexeerd tot prijspeil 2008. Jaarlijks wordt via de begroting een bedrag gereserveerd voor deze loon- en

prijspelstijgingen. De Gemeenteraad is in december 2002 akkoord gegaan met de eigen bijdrage en heeft ingestemd met de uitvoering van het project.

De rijkssubsidie wordt gedeclareerd in vooraf afgesproken mijlpalen. In de volgende paragraaf staan de data van de mijlpalen vermeld. Tot 2008 zijn zeven mijlpalen verstreken, gedeclareerd en ontvangen. De laatste twee mijlpalen staan gepland voor 2009.

6. Planning

Eind 2006 is een nieuwe planning opgesteld voor Project IJsei. Deze planning is gebaseerd op de met de Noord/Zuidlijn overeengekomen data van raakvlakken met het project IJsei. Belangrijke mijlpalen in de voor IJsei vigerende planning zijn de oplevering van de ruwbouw van het tijdelijk busplatform door de hoofdaannemer in februari 2009 en het gereed zijn voor de ingebruikname van het busplatform inclusief overkapping en tijdelijke inrichting in september 2009 zodat met de winterdienstregeling van december 2009 de bussen kunnen gaan rijden.

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

De mijlpalen van de Ba8 t/m Ba9 geven op basis van de laatste gegevens een goede inschatting.

Reeds gedeclareerd en ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Realisatie
Ba1	Kistdam west van de pont ruwbouw gereed	1 maart 2001	30 september 2005
Ba2	Kistdam over lengte Auto-onderdoorgang (tunnel) gereed	1 maart 2002	30 september 2005
Ba3	K&L door kistdam + omleiding voor langzaam verkeer gereed	1 januari 2003	31 december 2005
Ba4	Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed	1 januari 2004	30 september 2005
Ba5	Tunnel noord ruwbouw gereed exclusief Noord/Zuidlijn deel	1 januari 2005	31 december 2005
Ba6	Fundering en bouwkuip tunnel zuid gereed	1 maart 2005	30 maart 2007
Ba7	Tunnel zuid ruwbouw gereed exclusief Noord/Zuidlijn deel	1 februari 2006	30 november 2007

Nog te declareren en te ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	1 ^e kwartaal 2009
Ba9	Busstation en toeritten gereed voor ingebruikname *	1 maart 2007	3 ^e kwartaal 2009

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