



Noord|Zuidlijn

Kwartaalverslag

Gemeente Amsterdam

Inclusief
auto-onderdoorgang
en busstation CS

3e kwartaal 2008



Omslag

Bouwer Edwin van Ruiven in station Ceintuurbaan

NoordZuidlijn inclusief Auto-onderdoorgang en Busstation CS

Verslag nr. 58
3e kwartaal 2008

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Inhoudsopgave

		Bladzijde
I	NOORD/ZUIDLIJN	
1	Inleiding	6
1.1	Doel	6
1.2	Belangrijkste onderwerpen	6
2	Inhoud/Kwaliteit	8
2.1	Ontwikkeling ontwerp	8
2.2	Werk in uitvoering	9
2.3	Omgevingsprojecten	16
2.4	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	16
3	Tijd	17
3.1	Referentieplanning	17
3.2	Inzichten per vierde kwartaal 2007	17
3.3	Bestuurlijke besluitvorming	18
4	Financiën	19
4.1	Budgetcijfers	19
4.2	Kengetallen financiële voortgang	20
4.3	Mijlpalen	21
4.4	Omzetbelasting	21
4.5	Prijscompensatie	21
5	Informatie	22
5.1	Communicatie en Projectbegeleiding	22
5.2	Leefbaarheidsmaatregelen	23
5.3	Langs de lijn	23
5.4	Informatiecentrum	25
5.5	In de pers	26
6	Vooruitblik naar het volgende kwartaal	27
	Bijlagen	29
II	AUTO-ONDERDOORGANG DE RUIJTERKADE EN BUSSTATION CS	
1	Doel	38
2	De opdracht	38
3	Voortgang	38
4	Scope	39
5	Financiën	40
6	Planning	41



Het bovenste perron van het toekomstige metrostation Ceintuurbaan is klaar. Onder dit perron wordt het station verder uitgegraven voor het tweede perron. Containers worden gevuld met grond. Portaalkranen hijsen de volle containers uit het station waarna deze worden afgevoerd met vrachtwagens.

I | NoordZuidlijn

1 Inleiding

1.1 Doel

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

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

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

Dit kwartaalverslag beschrijft de maanden juli, augustus en september 2008.

1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het derde kwartaal van 2008

- Op 10 september rond 18.50 uur ontstond tijdens het uitvoeren van voorzorgsmaatregelen bij een voeg in de bouwputwand van het station Vijzelgracht een lekkage. Op een diepte van 15 meter stroomde water de bouwput in. Vanaf 19.00 uur ontstond een zichtbare verzakking van de nabij gelegen panden. De bewoners van de panden Vijzelgracht 4, 6, 8 en 10 moesten uit een oogpunt van veiligheid op last van politie en brandweer hun woning verlaten. Dat gold ook voor de bewoners van de panden 68a en 70 in de 1^{ste} Weteringdwarsstraat. De bewoners werden tijdelijk ondergebracht in hotels, een aantal logeerde bij vrienden en familie. In de vroege ochtend (rond 06.00 uur) van 11 september was de situatie stabiel en was het lekken gestopt.

Wethouder Herrema verzocht de Gemeentelijk Ombudsman een onderzoek in te stellen naar de opvang van de bewoners in de eerste uren na het optreden van de verzakking.

In de weken na 10 september is voor alle uitgeplaatste bewoners nieuwe huisvesting gevonden. Het college van B&W heeft professor Van Tol van geotechnisch bureau Deltares gevraagd om zowel de handelwijze op woensdag 10 september als de vermeende oorzaak van het lek te onderzoeken. Het college zoekt ook buitenlandse experts aan om hier een extra controle op uit te voeren. Tot die tijd vinden in de bouwkuipen Vijzelgracht en Rokin geen graafwerkzaamheden plaats.



Op 10 september ontstond tijdens het uitvoeren van voorzorgsmaatregelen bij een voeg in de bouwputwand van het station Vijzelgracht een lekkage. Op een diepte van 15 meter stroomde water de bouwput in. Hierdoor verzakten 6 panden. Het gat in de diepwand werd gedicht door aan de binnenzijde van de bouwput extra grond tegen het lek te storten. Aan de buitenkant werd het lek geïnjecteerd met kunsthars.



De gripper van een diepwandgraafmachine op het Stationsplein van het Centraal Station. Eind augustus werden de laatste diepwandpanelen en boorpalen gemaakt. Hiermee werd de gehele bouwputwand op het Voorplein gerealiseerd.

- 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 met een aantal andere partijen waaronder bureau AMSYS en het GVB een onderzoek naar het antwoord op deze vraag. Vanwege het incident op de Vijzelgracht werd besloten het trekken van definitieve conclusies uit te stellen totdat er meer duidelijkheid is over de gevolgen voor de projectplanning.
- De werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn rond het bouwdok Sixhaven werden zo goed als afgerond. Eén van de laatste bouwactiviteiten was het inhijzen van twee grote schuiven voor het schuivengebouw. Deze schuiven kunnen de metrotonnel afsluiten bij een doorbraak van een dijk in Amsterdam-Noord of bij een ernstige lekkage in de tunnel. De schuiven zijn gemaakt van staal en zijn 6,9 meter breed, 5,8 meter hoog en 0,6 meter dik. Na de voltooiing van het schuivengebouw en het verwijderen van de damwanden vinden er voorlopig - volgens de huidige projectplanning - geen werkzaamheden meer plaats bij de Sixhaven. In 2010 gaat de aannemer beginnen met het afzinken van de drie tunnelelementen in het IJ. Deze elementen zijn al gebouwd en liggen geparkeerd in de Suezhaven.
- De diepwanden van de stationshal onder het voorplein van het Centraal Station werden voltooid. Ook het dak werd nagenoeg voltooid.

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. Besluitvorming over de resultaten van het onderzoek werd uitgesteld vanwege de gebeurtenissen op de Vijzelgracht op 10 september.

Nieuwe Leeuwarderweg

Het ontwerp van de geluidsschermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg en het spoor is nog niet klaar. Er vindt nog een onderzoek plaats naar de geluidsnormering en de wettelijke verplichtingen langs weg en spoor. Doel is om door het toepassen van geluiddempende maatregelen de hoogte en lengte van de geluidsschermen te beperken.

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 van de optie "Stationshal-Busstation" is in handen gelegd van de architect van de Noord/Zuidlijn, Benthem Crouwel Architecten (BCA). Het gaat om een goede afstemming tussen het ontwerp van het 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.

Stationsomgeving Van Hasseltweg

Het viaduct "Meeuwenei", onderdeel van de ruwbouw van het metrostation, 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

Station Johan van Hasseltweg steekt uit onder het erboven gelegen viaduct. De spoorbakken liggen aan weerszijden van het perron.



langzaamverkeersroute, waaronder ook een nieuwe brugverbinding over het Noordhollands Kanaal maakt daar voorlopig geen deel van uit. valt. De definitieve oost-westverbinding zal aangelegd worden na het gereedkomen van het metrostation. Verder is een veilige oversteek van metrostation naar de entree van het aangrenzende Noorderpark vastgesteld en heeft het stadsdeel plannen voor de entree naar het Noorderpark in voorbereiding. Afstemming met beide projecten is gaande.

Zuid

Tijdelijke Maatregelen Europaplein

De definitieve inrichting van het Europaplein wordt na alle werkzaamheden weer aangebracht, de ventweg blijft zoals hij is. Het fietspad wordt vrijliggend aangelegd.

Eind 2009 vindt de inrichting van het RAI-terrein plaats vanaf Rockefeller tot aan het kunstwerk bij de Hollandhal. Op het Scheldeplein wordt een klein werkterrein open gehouden dat nodig is als 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 samenwerking met AMSYS is verder gewerkt aan de uitwerking van de inbedrijfsstelling van de Noord-Zuidlijn en de daarbij behorende taakverdeling. Zo is onder meer gestart met de werkgroep Afbouw, waar naast het Projectbureau Noord-Zuidlijn en AMSYS ook Benthem Crowel Architecten aan deelneemt. Een van de taken van deze werkgroep is om de wijzigingen te inventariseren, die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan in uitgangspunten en scope.

Voor het contract Transporttechniek en afbouw is een contracteringsplan opgesteld. De contractering van deze contractclusters zal in de loop van 2009 starten. Op 10 augustus 2008 is een onderzoek uitgevoerd naar de staat van de in 1977 aangelegde ruwbouw voor de waterkering van de Oostlijn. Dit ter voorbereiding van de geplande aanleg van de waterkering Oostlijn in 2010.

In augustus heeft overleg plaatsgevonden tussen het projectbureau Noord-Zuidlijn en het GVB over de buitendienststelling van de metro in de zomer van 2009. De buitendienststelling heeft te maken met geplande werkzaamheden op en rond station Zuid. De planning voor de buitendienststelling in 2009 is in de afrondende fase.

2.2 Werk in uitvoering

Noord

Station Buikslotermeerplein

Bij de Van Heekweg, ten noorden van het station en nabij de Ringweg A10, zijn de buitenste wegviaducten gereed en door het verkeer in gebruik in gebruik. De uitvoering van het middelste spoorviaduct is ver gevorderd.

Bij de IJdoornlaan rijdt het verkeer al geruime tijd over het nieuwe, hooggelegen westelijke viaduct. Het oude oostelijke viaduct is gesloopt. Het heiwerk en de aanleg van funderingen van het nieuwe viaduct zijn in uitvoering.

Het viaduct Nieuwe Purmerweg is nagenoeg gereed. In de verkeersluwe zomerperiode werden de nieuwe brughelften aan elkaar vastgemaakt.

De sloop van het oostelijke deel van de fietstunnel en duiker nabij de Buiksloterdijk is gereed. De bouw van het tweede deel van de sifonduiker is direct daarna gestart en vordert voorspoedig. De sloop van de Volewijkstunnel is gereed. Het langzaam verkeer in oost-westrichting was daardoor aangewezen op de verbindingen over het Meeuwenei en langs de Nieuwe Purmerweg.



Bij station Buikslotermeerplein rijdt het verkeer al geruime tijd over het nieuwe, hooggelegen westelijke viaduct. Het oude oostelijke viaduct is gesloopt. Het heiwerk en de aanleg van funderingen van het nieuwe viaduct zijn in uitvoering.



Een van de laatste bouwactiviteiten in het bouwdok Sixhaven was het inhijzen van twee zware schuiven voor het schuivengebouw. Deze schuiven kunnen de metrotunnel afsluiten bij een doorbraak van een dijk of bij een ernstige lekkage in de tunnel. Op 9 september werd deze klus geklaard. Na het voltooien van het schuivengebouw en het verwijderen van de damwanden vinden er voorlopig geen werkzaamheden meer plaats bij de Sixhaven.

10

Station Johan van Hasseltweg

Ruwbouw stationsgebouw, verkeersplein viaduct Meeuwenei, met de daaraan gekoppelde entree naar het metroperron, zijn gereed. De bouw van de pompwaterkelder, het diepste deel van dit bouwcontract, is gereed. De bouw van de laatste spoorbakken is gaande en wordt binnenkort afgerond.

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 thans in aanbouw zijnde middenviaduct. 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' is 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 IJtunnel-signalering 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.

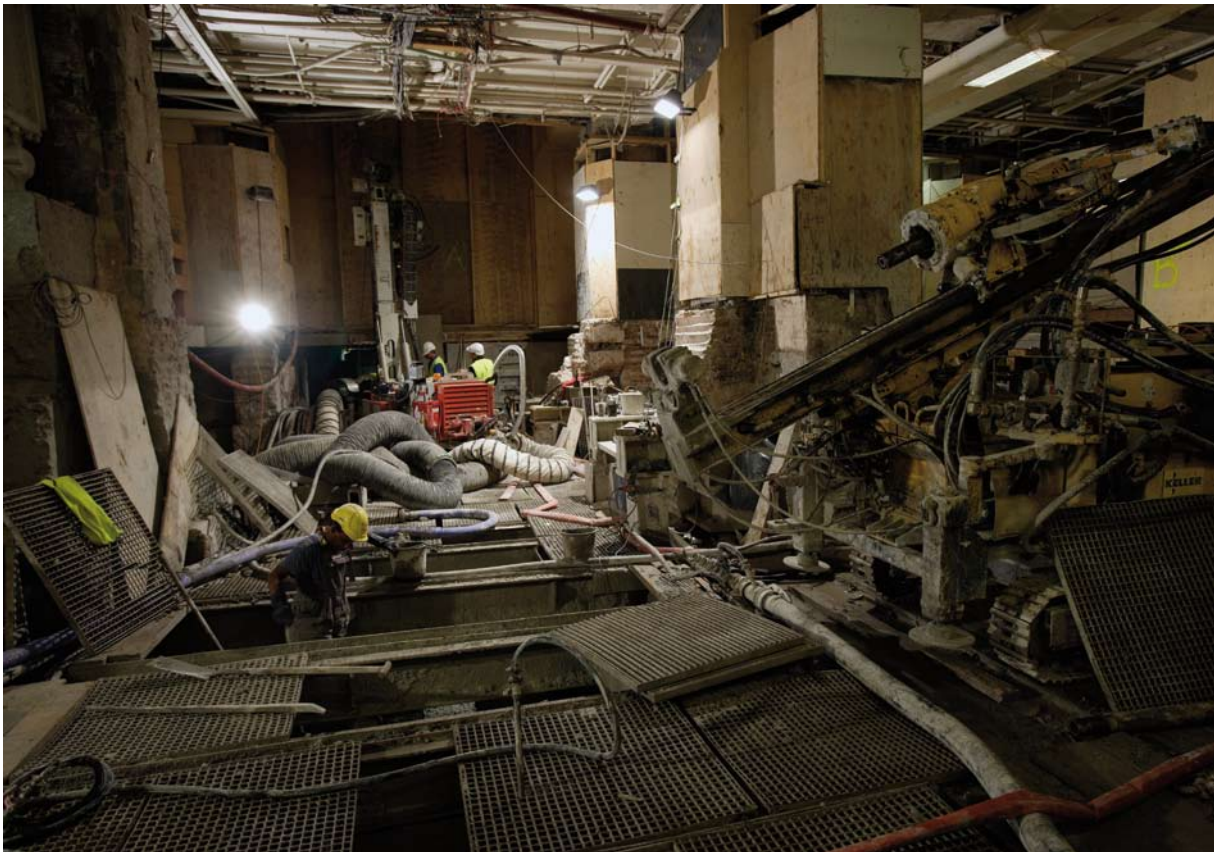
In de zomermaanden werd de IJtunnel afgesloten voor het "overige verkeer". In die periode vond een grote operatie plaats, waarna het verkeer na afloop onderlangs het Meeuwenei geleid werd, over het nieuwe oostelijke "oor". Het verkeer stad-uit rijdt nu vrij af richting de ringweg A10. De wisselstrook tussen het Meeuwenei en de IJtunnel werd opgeheven, het verkeer rijdt nu weer over 2 gescheiden rijbanen. De werkzaamheden bij de pompstations van BP werden in gang gezet. Dat gold ook voor het heiwerk van de polderdamwanden langs de Nieuwe Leeuwarderweg - onderdeel van de verlaagde ligging, en gelegen aan de randen van het toekomstige Noorderpark.

Tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal

Tijdens de IJtunnelafsluiting werd de bouwput van het laatste tunnelsegment geslagen. Daarna begon het uitgraven van de bouwput. Dit laatste bouwdeel moet midden in het verkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg gebouwd worden.

Zinktunnel IJ en In situ tunnel Sixhaven

De ruwbouw van het 350 meter lange tunneldeel met schuivengebouw en nooduitgangen nabij de Sixhaven is bijna voltooid. Op 9 september werden twee stalen schuiven geplaatst in het schuivengebouw die de metrotunnel bij calamiteiten geheel kunnen afsluiten. In oktober worden de stalen damwandplanken van het voormalige bouwdok verwijderd, de kadeconstructies



Onder het hoofdgebouw van het Centraal Station voltooide de aannemer de nieuwe fundering.

afgewerkt en het bouwterrein voorlopig afgewerkt. Vanaf november dit jaar zullen hier gedurende ongeveer anderhalf jaar geen werkzaamheden worden uitgevoerd. In het tweede kwartaal van 2010 wordt gestart met de voorbereidingen van het afzinken van de tunnelementen in het IJ.

Stationseiland

Metrostation CS

Mede naar aanleiding van de gebeurtenissen op de Vijzelgracht is besloten om voor de werkzaamheden achter en onder het Centraal Station één gezamenlijke en zeer intensieve monitoring te gaan uitvoeren. Op basis van een uitgebreide risicoanalyse werd een monitoringsprogramma opgesteld en werden voorzieningen als extra peilbuizen en extra retourbemalingen nu al ingebouwd. Tijdens de min of meer gelijktijdige uitgravingen van het Voorplein, de zinksleuf onder het Centraal Station en de bouwkuip op de Ruijterkade, zal de invloed van deze drie uitgravingen op zowel de omgeving als op het eigen werk continu worden bewaakt.

Voorplein

Eind augustus werden de laatste diep wandpanelen en boorpalen gemaakt. Hiermee werd de gehele bouwputwand op het Voorplein gerealiseerd. Op 1 september werd gestart met de uitvoering van het

laatste deel van het jetgroutstempel. Aansluitend zal het laatste dakdeel uitgevoerd worden, waarmee het totale "wanden-dak-deel" van het toekomstige metrostation hier eind november 2008 gereed zal zijn.

De Ruijterkade

In augustus werd gestart met de uitvoering van de laatste 14 boorpalen. Zes dienen voor de fundatie van het stationsdeel in de centrale bouwkuip, de overige acht dienen voor de fundatie van de kappen van het project IJSEI. Aansluitend zal de tijdelijke brug voor het bouwverkeer en de nood- en hulpdiensten over de centrale bouwkuip worden aangebracht, alsook het stempelraam op NAP+1,5m in de centrale bouwkuip. Eind oktober zal de bouwkuip De Ruijterkade gereed zijn voor de eerste uitgraving.

Amsterdam Centraal Station

Nadat de sandwichwanden zijn afgerond werd hierop de deksloof gestort en werden de (delen van) de primaire balken gemaakt. In de Cuypershal werd aan de westzijde een tijdelijke vloer vervangen door een definitieve betonnen vloer. In de komende periode worden de kolommen van de noordgevel van het stationsgebouw overgenomen op de nieuwe fundering.

In het emplacement werd onder de spoorbakken twee, drie en vier in de vloer de voorspanning aangebracht. De details van de aansluiting tussen de vloer en wand

zijn bekend en in uitvoering genomen. De graafwerkzaamheden voor de zinksleuf onder het station zullen nog dit jaar beginnen. De voorbereidingen voor de droge uitgraving, het aanbrengen van de stempels, de natte uitgraving en het aanbrengen van het onderwaterbeton stempel werden gestart. Aan de omgevingspartijen werden de voorlopige plannen voor het uitgraven gepresenteerd.

De Ruijterkade/IJ

Dit kwartaal is het tweede tijdelijke platform van de Noord/Zuidlijn in het IJ gereed gekomen. In augustus vond de laatste betonstort voor het dek plaats. Op het platform wordt begin 2009 de scheidingsinstallatie voor het boorproces opgebouwd.

Caissons Damrak en Open Havenfront

De werkzaamheden concentreerden zich rond de verlegging van kabels en leidingen en de overgang van het verkeer en tram van brug 326 naar brug 303. Dit werk ging gepaard met complexe faseringen en hinder voor het verkeer. Door de inzet van verkeersregelaars werd de doorstroming zoveel mogelijk bevorderd. De verleggingen die plaatsvonden hebben een definitief karakter.

Het werkerrein werd direct overgenomen door aannemer Heijmans voor de start van de bouw van

kuip 2 voor caisson 2 (het laatste nog te bouwen caisson). In de kuip werd een pakket zand aangebracht waarop uiteindelijk het caisson zal worden gebouwd.

Het inbrengen van de damwanden ondervond moeilijkheden omdat het zware trilwerk tot gevolg had dat de grond onder de naastliggende trambaan verzakte. Het ramverkeer ondervond hier veel last van. Tot twee keer toe konden sommige tramlijnen niet naar en vanaf het Centraal Station rijden. Trampassagiers moesten op andere plekken in- of uitstappen.

Na het boren van de tunnels wordt caisson 2 gebouwd. Brug 326 verdwijnt dan uiteindelijk helemaal.

Binnenstad

Startschacht

Dit kwartaal werden vanuit de startschacht 28 van de 34 lanssen aangebracht waardoor de grond onder de kade van het Damrak kan worden bevroren. Een deel van de funderingspalen onder de kade van het Damrak staat op de plek waar de tunnelbuizen van de Noord/Zuidlijn worden geboord. Door middel van 90 meter lange vrieslansen, die horizontaal boven het boorfront werden aangebracht, wordt voorafgaand en tijdens het boren de grond rond de palen bevroren. Als de boormachines de tunnels boren, wordt weliswaar het onderste deel van de palen doorboord, maar blijven de palen stevig op hun plaats. Na het ontdooien van de grond rusten de palen op de wanden van de metrotunnels.

Rond de twee openingen in de startschacht werden op maaiveld hoge bouwschuttingen geplaatst ter bescherming van voorbijgangers.

In augustus is een telescoopkraan die op het werkerrein bij het Damrak stond vervangen door een kleinere mobiele kraan. In september is deze kraan vervolgens vervangen door een torenkraan die hier blijft staan totdat de twee tunnelboormachines aan het werk zijn en het dak van de hal over de startschacht definitief is gesloten.

In september werd een deel van de elf funderingspalen voor de toekomstige hal over de startschacht en de kraanbaan voor de twee portaalkranen aangebracht. In de bouwkuip zijn horizontaal trekstangen aangebracht die de damwanden van de bouwkuip ondersteunen. Hierdoor kan een groot deel van de ondersteunende bokconstructies die in het water van het Natte Damrak staan, worden verwijderd. Dit is onderdeel van de sloop van het werkplatform in het Natte Damrak.



Vanuit de startschacht werden 28 van de 34 vrieslansen aangebracht waardoor de grond onder de kade van het Damrak kan worden bevroren. Dit is nodig om de palen waarop de kademuur van het Damrak is gefundeerd vast te houden tijdens het boren van de metrotunnels.

Om het gewicht van het dak van station Rokin tijdens het uitgraven op te vangen staan in de bouwput twee rijen palen. Deze palen worden later vervangen door een zogenaemde bokconstructie die definitief het dak gaat dragen. Dit is een paalconstructie in de vorm van een omgekeerde 'V'.





Na de lekkage en verzakking op 10 september liggen de graafwerkzaamheden in station Vijzelgracht stil voor onderzoek.

Diepe stations

Station Rokin

In het derde kwartaal is de aannemer bezig geweest met het uitgraven van grond. In dit kwartaal reikte de diepte tot 15 meter. Ook werden stempels geplaatst. Aan de oostzijde van het Rokin is het trottoir opgehoogd en opnieuw bestraat.

De verzakkingen van de panden op de Vijzelgracht op 10 september hebben 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.

Station Vijzelgracht

Op dinsdag 9 september ging de aannemer verder met het uitgraven van het metrostation in de bouwput op de Vijzelgracht. Op 10 september rond 18.50 uur ontstond tijdens het uitvoeren van voorzorgsmaatregelen bij een voeg in de bouwputwand van het station Vijzelgracht opnieuw een lekkage. Vanaf 19.00 uur ontstond een zichtbare verzakking van de nabij gelegen panden. De panden Vijzelgracht 4, 6 en 8 werden uit een oogpunt van veiligheid op last van politie en brandweer ontruimd. Dat gold ook voor de panden Vijzelgracht 10 en de nummers 68 en 70 in de 1^{ste} Weteringdwarsstraat. Gedurende de verdere avond en nacht is de aannemer bezig geweest met het van binnenuit afdichten van het lek door het aanbrengen van grond.

In de vroege ochtend (rond 06.00 uur) was de situatie stabiel en was het lekken gestopt.

De bewoners werden tijdelijk ondergebracht in hotels, een aantal logeerde bij vrienden en familie. In de weken na 10 september is voor alle geëvacueerde bewoners nieuwe huisvesting gevonden. Wethouder Herrema heeft de Gemeentelijk Ombudsman verzocht een onderzoek in te stellen naar de gang van zaken in de eerste uren na het optreden van de verzakkingen.

Onderzoek

Het college van B&W heeft professor Van Tol van geotechnisch bureau Deltares gevraagd om zowel de handelwijze op woensdag 10 september als de vermeende oorzaak van het lek te onderzoeken.

Het college zoekt ook buitenlandse experts aan om hier een extra controle op uit te voeren.

De hele wand van de bouwput op het Rokin wordt onderzocht met het Texplor programma om risicovolle plekken in kaart te brengen. Gedurende de onderzoeksperiode vinden in de bouwkuipen Vijzelgracht en Rokin geen graafwerkzaamheden plaats.

Station Ceintuurbaan

In het derde kwartaal is de aannemer verder gegaan met het uitgraven van het station. Aan het eind van het kwartaal was het station over de gehele lengte tot circa - 26 meter uitgegraven. Op deze diepte werden stempels en gordingen aangebracht. Het 1^e perron is gereed. De laatste 5 meter (tot - 31,5) zal in het vierde kwartaal worden uitgegraven. Het uitgraven



Onder de bovenste perronvloer van station Ceintuurbaan staat gaswacht Jan Ploeger. Hij meet met een meter op zijn borst de gaswaarden in de bouwput. Bij het graven op grote diepte (-26 meter NAP) is het belangrijk voor de gezondheid van de bouwers om de luchtkwaliteit goed in de gaten te houden.

van deze laatste meters gebeurt onder verhoogde luchtdruk.

In het derde kwartaal werd ook het pand Ferdinand Bolstraat 63 gesloopt. Op het vrijgekomen gebied op de hoek van de Ferdinand Bolstraat/Albert Cuypstraat zal onder andere meer ruimte worden gecreëerd voor de fietsen van bezoekers aan de Albert Cuypmarkt.

Zuid

RAI/Europaplein

In het derde kwartaal van 2008 is in het tunneldeel direct naast de eindschacht een groot deel van het dak gestort. Dit tunneldeel zal naar verwachting in december klaar zijn. In het deel waar in de toekomst het station komt, werd een groot deel van de perronplaten geplaatst. Ook is de aannemer bezig geweest met het maken van de toegangen.

Ter plaatse van de eindschacht werden de wegen nog niet teruggelegd. Dit gebeurt pas na beëindiging van het boorwerk.

Het werk aan het station ligt praktisch op schema. Aan de noordzijde werd nog gewerkt aan de verdeelhallen en de stijpunten. Aan de zuidzijde van het stationsdeel werd de bouwkuip uit gegraven. Verder naar het zuiden, net ten noorden van de A10, liggen het stuk tunnel voor de Hollandhal dat al klaar is en aansluitend daarop de polderconstructie. Daar werd gewerkt aan het dek en aan de herbouw van viaduct 856.



Het zuidelijke stuk tunnel van station Europaplein voor de Hollandhal van de RAI.

Middenberm en onderdoorgang A10

In de middenberm van de A10 was het werk gericht op het ontgraven van de bouwkuip. Tijdens het werk vonden rond de bouwkuip zettingen plaats. Omdat de zettingen vervelende gevolgen had voor de metroreizigers werden verschillende onderzoeken uitgevoerd om de oorzaak van de problemen te achterhalen. De onderzoeksresultaten worden in het volgende kwartaal bekend. Het nat uitgraven van de eerste twee delen van de bouwkuip onder de A10 was in volle gang. Als dit klaar is kan de aannemer beginnen met het maken van de betonconstructie.

Station Zuid

Er werd gewerkt aan het contractstuk voor de zuidelijke beëindiging van de Noord/Zuidlijn. De werkzaamheden 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. Dit contractstuk is eind 2008 gereed. De uitvoering van het grond- en sloopwerk nabij het viaduct Beethovenstraat staat gepland in de laatste week oktober 2008. Deze werkzaamheden worden afgerond in de laatste week januari van 2009. De bestekken voor de aanpassingen op Station Zuid die in de zomer van 2009 zullen worden uitgevoerd, werden afgerond. De bestekken zullen in het volgende kwartaal op de markt gebracht worden.

2.3 Omgevingsprojecten

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

Noord

Met stadsdeel Noord vindt afstemming plaats over de bouwfaserings- en 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 zijn afgelopen zomer de damwanden aangebracht om de verlaging van de weg mogelijk te maken. Het stadsdeel Noord is nog in gesprek met de eigenaar van de tankstations over een alternatieve locatie.

Centraal Station

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

Centrum

Over de werkzaamheden aan de Stadhouderskade zijn afspraken gemaakt in de WWU en met de aannemers over omleiding van het bouwverkeer van de Vijzelgracht en de werkzaamheden in de Pijp.

Oud Zuid

In stadsdeel Oud Zuid zijn in 2009 verschillende werkzaamheden gepland aan tramsporen en rioleringen. Het stadsdeel Oud Zuid probeert deze projecten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen zodat de buurt bereikbaar blijft.

Zuideramstel

Met de Zuidas zijn afspraken gemaakt over het ontwerp en met name de financiële kant van de aanleg van de openbare ruimte rond station Europaplein. Naar verwachting wordt er in het vierde kwartaal een overeenkomst ondertekend door beide partijen.

2.4 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

In het tweede kwartaal van 2008 is de projectplanning van de Noord/Zuidlijn geactualiseerd. Deze werd in juli 2008 vastgesteld. In bijlage 1 is deze projectplanning 2008 - 2015 opgenomen.

3.2 Inzichten per derde kwartaal 2008

Noord

Het ongeval in juni waarbij een hijskraan omviel, veroorzaakte een vertraging van ongeveer vijf maanden. Bij station Buikslotermeerplein lopen de werkzaamheden ongeveer twee maanden achter op schema. Dit wordt veroorzaakt door een eerdere vertraging bij de sloop van het viaduct IJdoornlaan - waarbij het verkeer doorgang moest blijven vinden - en problemen met ankers in de ondergrond. Deze achterstanden hebben geen gevolgen voor de Noord/Zuidlijn als geheel. De overige werkzaamheden in Amsterdam Noord verlopen volgens planning.

Een lasser bezig met werkzaamheden aan het stempelraam van het bouwdok Sixhaven.

17



Centraal Station

De werkzaamheden aan de bouw van de metrohal op het voorplein verlopen goed. De diepwanden zijn gereed, het grout is geïnjecteerd en men werkt nu aan het afsluiten van het dak. Na het aanbrengen van het betonnen dak kan worden gestart met het uitgraven van de hal. Het Stationsgebouw en het deel emplacement wordt ook gereed gemaakt voor uitgraven. De werkzaamheden verlopen volgens de vastgestelde planning.

Omgeving Startschacht

In augustus 2008 werd brug 326 afgesloten voor alle verkeer. Het verkeer rijdt nu over de Nieuwe Brug (brug 303). Daarna werd in september begonnen met het intrillen van damwanden die later benodigd zijn voor de bouw van het middelste caisson. Dit heeft meer tijd in beslag genomen dan gepland. Getracht wordt de opgelopen achterstand in te lopen omdat dit deel benodigd is als werkterrein tijdens het tunnelboorproces.

Diepe stations binnenstad

De stations moeten op het diepste niveau boorontvangst-gereed (bog) zijn voor het doorvoeren van de tunnelboormachines. Vanwege de incidenten bij station Vijzelgracht werden de werkzaamheden in de stations Vijzelgracht en Rokin stilgelegd. De gevolgen van de incidenten voor de projectplanning zijn nog niet duidelijk.

Boren

De voorbereiding op het boorproces verloopt volgens planning. Medio november zal Herrenknecht de eerste tunnelboormachine overdragen aan aannemer Saturn.

Europaplein, A10

De werkzaamheden aan de eindschacht voor de boormachines (Scheldeplein) en aansluitend Station Europaplein verlopen volgens planning. Ter hoogte van de A10 is grond uitgegraven. Hetzelfde gebeurde in de middenberm van de A10. Daarbij is enige achterstand ten opzichte van de planning opgelopen. Deze heeft echter geen gevolgen voor de Noord/Zuidlijn als geheel.

3.3 Bestuurlijke besluitvorming

Naar aanleiding van de lekkages in de diepwand van station Vijzelgracht heeft het college van B&W professor Van Tol van geotechnisch bureau Deltares gevraagd om zowel de handelwijze op woensdag 10 september als de vermeende oorzaak van het lek te onderzoeken. Het college zoekt ook buitenlandse experts aan om hier een extra controle op uit te voeren.

Wethouder Herrema heeft de Gemeentelijk Ombudsman verzocht een onderzoek in te stellen naar de gang van zaken in de eerste uren na het optreden van de verzakkingen van de panden op de Vijzelgracht op 10 september.

Stadsdeel Amsterdam-Noord heeft besloten 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 en NZL aanzienlijk teruggedrongen.

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>	Budget Q1/2008 pp 2007	Mutatie pp 2007	Budget Q2/2008 pp 2007	Mutatite Indexering naar 2008	Mutatie Overboekingen uit risicofonds	Budget Q3/2008 pp 2008
Projectkosten						
Bouw	1498,7	72,6	1571,3	32,7	47,7	1651,7
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	36,9	48,7	2107,1
Projectbijdragen						
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	27,5	48,7	873,7
Totaal excl. risicofonds	1900,1	121,4	2021,5	36,9	48,7	2107,1

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 873,7 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>	Budget Q1/2008 pp 2007	Mutatie pp 2007	Budget Q2/2008 pp 2007	Mutatite Indexering naar 2008	Mutatie Overboekingen uit risicofonds	Budget Q3/2008 pp 2008
Gemeentelijk aandeel						
Gemeente excl. risicofonds	584,6	212,9	797,5	27,5	48,7	873,7
Risicofonds	111,6	114,3	225,9	7,9	-/- 48,7	185,1
Gemeente incl. risicofonds	696,2	327,2	1023,4	35,4	0,0	1058,8

Uit deze tabel blijkt dat het gebudgetteerde gemeentelijk aandeel tegen prijspeil 2008 en inclusief het risicofonds 1.058,8 mln bedraagt.



Door de lekkage op de Vijzelgracht op 19 juni is het draagvermogen van de eerste zandlaag onder de panden Vijzelgracht 24 en 26 afgenomen. Om dit te herstellen, worden vanuit de bouwkuip, dus door de diepwand, lange dunne boorlansen aangebracht net onder de eerste zandlaag. Via deze lansen wordt een water-cementmengsel (grout) geïnjecteerd. Dit mengsel wordt niet hard, maar vormt een taaie laag die de zandlaag ondersteund en een beetje oppompt.

4.2 Kengetallen financiële voortgang

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

Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang

Cijfers in EUR mln	Q2/2008	Q3/2008	Wijziging
Verplicht	1.362,0	1.394,8	32,8
Betaald	993,7	1.073,9	80,2
Ontvangen rijkssubsidie	502,4	559,9	57,5
Ontvangen bijdragen	56,4	56,4	0,0

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het derde kwartaal van 2008 is voor 57,5 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 derde kwartaal van 2008 is de volgende mijlpaal gepasseerd:

- Mijlpaal 18, Tracédeel 16, bouwkuip fase 2 op diepte.

4.4 Omzetbelasting (BTW)

De gemeente Amsterdam won in maart 2003 een procedure voor het Gerechtshof inzake de teruggave van de omzetbelasting. De staatssecretaris van Financiën ging tegen deze uitspraak in cassatie bij de Hoge Raad. Op 31 juli 2006 bracht de Advocaat-Generaal advies uit aan de Hoge Raad uit. Kern daarvan was 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 over de periode vóór de invoering van het BTW compensatiefonds op 1 januari 2000 komt daarmee te vervallen. De gemeente is overleg gestart met de Belastingdienst 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

Door het incident op 10 september moesten negen huishoudens en een ondernemer noodgedwongen hun onderkomen verlaten. Twee projectbegeleiders van de stafafdeling Communicatie en Projectbegeleiding werden vrijgemaakt om de nazorg voor deze mensen te organiseren. Hun inzet en betrokkenheid werd door de bewoners erg gewaardeerd.

De gebeurtenissen op de Vijzelgracht hebben de tot dan toe gehanteerde communicatielijnen veranderd. Van optimisme naar realisme werd het nieuwe motto. De zichtbaarheid en presentatie naar buiten toe krijgen in de komende periode een ingetogener karakter.

Een groot project was de afsluiting van de IJtunnel. Samen met de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, GVB en stadsdeel Centrum werd nauw samengewerkt om de afsluiting van de tunnel bekend

te maken en de betrokkenen over de gevolgen daarvan te informeren.

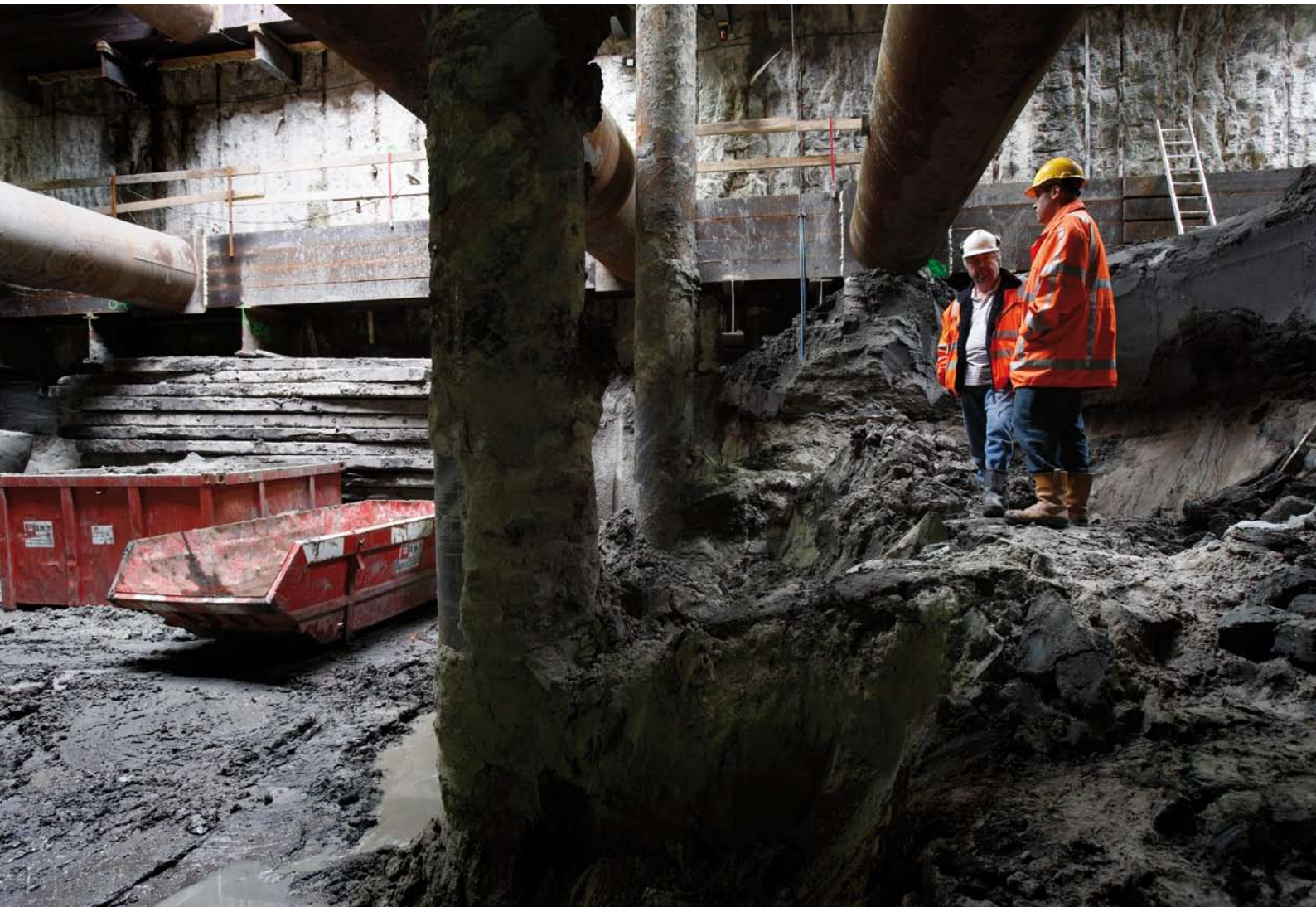
Er werd een communicatieplan gemaakt voor het boren van de tunnels van de Noord/zuidlijn. Het plan voor Bouwplaatsbeleving, een project om de bouwplaatsen aantrekkelijker te maken, werd als gevolg van de ontwikkelingen op de Vijzelgracht uitgesteld.

De website werd dit kwartaal 20.688 keer bezocht door 16.455 bezoekers (bron: Google Analytics).

Vragen en klachten

Als gevolg van de uitkomsten van het onderzoek van de ombudsman naar de klachtenafhandeling van het projectbureau werd een plan opgesteld. Dit plan

In het derde kwartaal is de aannemer in station Rokin bezig geweest met het uitgraven van grond. In dit kwartaal reikte de diepte tot 15 meter. Ook werden stempels geplaatst.



houdt onder andere in dat er voortaan een verschil wordt gemaakt tussen meldingen en klachten. Meldingen worden voor zover mogelijk opgelost door de projectbegeleider, klachten worden voortaan afgehandeld door een klachtencoördinator. Het registratiesysteem werd op de verandering aangepast. De gewijzigde aanpak krijgt een vervolg in de vorm van een publieksbrochure en extra uitleg op de website.

In het derde kwartaal kwamen 241 vragen, 73 meldingen en één klacht binnen bij het informatiepunt Noord/Zuidlijn.

5.2 Leefbaarheidsmaatregelen

Bijdrageregeling Bouwactiviteiten Noord/Zuidlijn

De bedragen uit de financiële bijdrageregeling worden verhoogd naar 115 euro per huishouden. Dit voorstel van het college van B&W wordt in oktober in de gemeenteraad besproken. Met het Schadebureau werd afgesproken dat de uitvoering en afhandeling van de bijdrageregeling een taak van het Schadebureau wordt.

Huisbezoeken

Er werden in dit kwartaal langs de Noord/Zuidlijn vier huisbezoeken afgelegd.

Hotelovernachting

Als gevolg van de wegwerkzaamheden op de Prins-Hendrikkade werd de direct omwonenden een hotelovernachting aangeboden. Vier huishoudens maakten van dit aanbod gebruik.

Ramen lappen

In juli werden in opdracht van het projectbureau Noord/Zuidlijn de ramen van een aantal panden aan de oostzijde van het Rokin gewassen.

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 juli ging vooral in op de ontwikkelingen rond de verkeersknoop Buikslotermeerplein. Gelet op de gevolgen voor het verkeer in Amsterdam-Noord van de afsluiting van de IJtunnel werd in samenwerking met alle betrokkenen de communicatie verzorgd rond de afsluiting.

In het derde kwartaal werden twee bewonersbrieven verspreid. Deze brieven gingen over het verwijderen van damwanden en de kap van bomen. 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

De informatie over de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn op en rond het Stationseiland incl. de startschacht in het natte Damrak maakt deel uit van de voorlichting van Coördinatie Stationseiland (CSE). Ondernemers en bewoners blijven op de hoogte door de informatiebrief die maandelijks verschijnt en de vierjaarlijkse nieuwsbrief. In het derde kwartaal stond de informatievoorziening vooral in het teken van de wegwerkzaamheden op de Prins Hendrikkade. Er vond een bijeenkomst plaats met de ondernemers aan de voorzijde van het Centraal Station over de gevolgen van de werkzaamheden op het voorplein.

Er vonden drie overleggen plaats met bewoners die aan het Natte Damrak wonen. Dit gebeurt onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. Tijdens het overleg werd de voortgang van de werkzaamheden rond de startschacht besproken en de uitvoering van de maatregelen om de hinder tijdens het boorproces te beperken of te compenseren. Het ging daarbij om de plaatsing van dubbel glas en een financiële tegemoetkoming. Een belangrijk onderwerp was het behoud van een deel van het werkplatform voor de plaatsing van een torenkraan. De kraan zal worden ingezet bij onder andere de bouw van de hal.

In juli en augustus namen geïnteresseerde bewoners onder begeleiding van medewerkers van het Projectbureau een kijkje in de startschacht.



Op de tunnel van station Europaplein voor de RAI worden dakliggers geplaatst. De dakliggers ondersteunen het dak. Daarna wordt het dak afgemaakt.

Rokin

Elke vier weken verscheen een overzicht van de werkzaamheden. Zo werden bewoners en ondernemers met regelmaat geïnformeerd over de voortgang van het werk. De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Belangrijke punten waren naast de voortgang van het werk, het incident in juni op de Vijzelgracht en het uitgraven van grond. Naar aanleiding van het incident op de Vijzelgracht werd op 2 juli een extra bijeenkomst georganiseerd voor ondernemers en bewoners van het Rokin. In dit overleg is uitleg gegeven over de gebeurtenissen op de Vijzelgracht en de situatie van de diepwanden op het Rokin. In dit kwartaal gaf de Dienst Milieu en Bouwtoezicht goedkeuring aan de aannemer om 24 uur per dag te werken.

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 bewoners werden hierover met een brief geïnformeerd.

Vijzelgracht

Het incident dat zich op 10 september voordeed had grote gevolgen. Door de ernstige verzakkingen moesten de bewoners van de naastgelegen panden hun woning verlaten. De opvang van deze mensen in de eerste uren verliep niet goed. In de dagen na het incident verbeterde de opvang en begeleiding van de bewoners en kwam er een uitgebreide informatievoorziening op gang. Zo werden extra buurtoverleggen gehouden - zowel voor de eigenaren en bewoners van de verzakte panden als voor de overige bewoners en ondernemers op de Vijzelgracht - waarbij ook burgemeester Cohen en de wethouders Herrema en van Poelgeest aanwezig waren.

De prioriteit in de dagen na 10 september lag bij een ordentelijke en bevredigende herhuisvesting van de geëvacueerde bewoners. Deze bewoners werden intensief begeleid. Alle betrokkenen kregen van het Schadebureau een voorschot voor de kosten die zij moesten maken. Eind september was voor de meeste huishoudens nieuwe huisvesting gevonden. De bewoners werden met informatiebrieven op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rondom de bouwlocatie ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Daarin werd met name aandacht besteed aan de voortgang van het uitgraven van het station. Er werd in dit kwartaal tweemaal overleg gevoerd met de bewonersvereniging. Tijdens dit overleg werd de bewoners de gebeurtenissen op de Vijzelgracht uitgelegd.

Europaplein

De bewoners en bedrijven rond het Europaplein ontvingen elke vier weken een overzicht van de voortgang van de werkzaamheden. De Begeleidings-Commissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal twee keer bijeen. Belangrijke punten waren naast de voortgang van het werk, het inrichtingsplan voor het Europaplein en de gebeurtenissen op de Vijzelgracht. In juli vond een rondleiding plaats voor de deelnemers van het BCU overleg.

5.4 Informatiecentrum

In het derde kwartaal kwamen 9.086 bezoekers naar Stationsplein 7. Er werden 117 rondleidingen en 16 lezingen gegeven.

De thema-avond op 24 augustus met het thema: "Damrak en Rokin. Archeologie van een stadsrivier" met een lezing van Peter Kranendonk, projectleider archeologie Noord/Zuidlijn, werd met meer dan 60 deelnemers goed bezocht. Hierbij waren veel archeologen uit andere steden aanwezig.

Tijdens de zomervakantie was er een aantal extra activiteiten voor individuele bezoekers. Zo hebben 108 bezoekers deelgenomen aan de extra open rondleidingen. En meer dan 200 mensen haalden de fietsroutes langs de Noord/Zuidlijn op.

In september werd een speciale hoek ingericht met informatie over de gebeurtenissen op de Vijzelgracht. Hiermee werden bezoekers over deze actuele situatie rond de bouw van de Noord/Zuidlijn op de hoogte gehouden.

De groepen die een rondleiding volgen zijn heel divers. In dit kwartaal vonden onder meer bezoeken plaats van: de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland met aannemer MNO Vervat, diverse groepen naar aanleiding van de renovatie van de Oostlijn, RWS Noord-Holland afd. vergunningen, de gemeenteraad van Almere. PvdA, bestuurskring Amsterdamse regio, VNO-NCW, Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft, project Stationsgebied Utrecht CU2030, en groepen uit België, Australië en Finland.

5.5 In de pers

Het nieuws in de media over de Noord/Zuidlijn werd in dit kwartaal vrijwel geheel gedomineerd door de gebeurtenissen op de Vijzelgracht.

Het onderzoek na de constatering van het eerste lek op 19 juni, de herstart van de werkzaamheden op 9 september en het optreden van een nieuw incident een dag later werden door de media nauwgezet gevolgd.

Op 9 september werden twee stalen schuiven geplaatst in het schuivengebouw in het bouwdok Sixhaven. Deze laatste grote bouwactiviteit rond de Sixhaven kreeg veel media-aandacht. Ook de gevolgen voor het tramverkeer van de verzakkingen van de tramsporen voor het Centraal Station kregen veel aandacht in de media.

26

Om plaats te maken voor de bouw van metrostation Buikslotermeerplein worden grote hoeveelheden zand vervoerd.

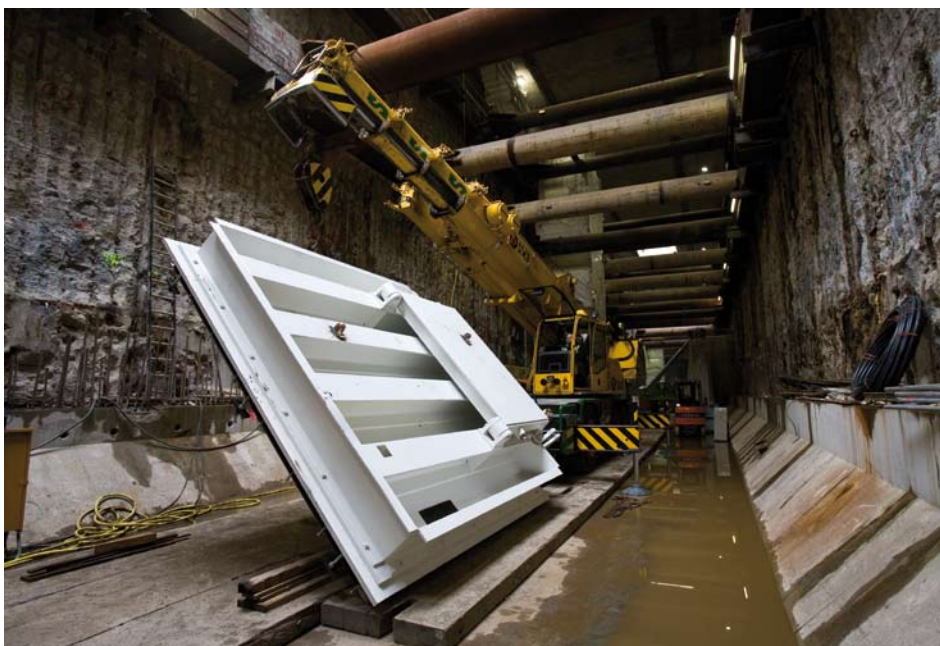


6 Vooruitblik naar het volgende kwartaal

- Het laatste kwartaal van 2008 zal vooral in het teken staan van de gevolgen van de incidenten op de Vijzelgracht. De nadruk zal liggen op de begeleiding en de informatievoorziening van de bewoners. Daarnaast zullen de resultaten van het in gang gezette onderzoek gepresenteerd worden. De gemeentelijke Ombudsman presenteert zijn onderzoek naar de opvang van de bewoners na het optreden van de verzakkingen van de panden op de Vijzelgracht. Professor van Tol van bureau Deltares zal zijn bevindingen presenteren van de oorzaak van het incident op de Vijzelgracht. Dit rapport zal de opmaat zijn voor de maatregelen die genomen moeten worden alvorens het werk op de Vijzelgracht en het Rokin weer hervat kan worden.
- In het najaar worden de bouwactiviteiten van de laatste spoorbakken nabij station Johan van Hasselt en de sifonduiker afgerond. Ook zullen de eerste portalen van het oostelijk viaduct van station Buikslotermeerplein verrijzen.
- In het grote werk "Eindfase Nieuwe Leeuwarderweg incl. verlaging en bruggen Noorderpark" wordt het heiwerk aan de polderdamwanden afgerond en zal de grootschalige uitgraving duidelijk zichtbaar worden.
- Bij het sluitstuk van de tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal, direct grenzend aan het Meeuwenei/ Station Van Hasseltweg worden de fundering en onderwaterbeton aangebracht, waarna de bouwput droog gezet kan worden.
- De graafwerkzaamheden voor de zinksleuf onder het Centraal Station zullen nog dit jaar beginnen.
- Onder de Ferdinand Bolstraat begint de aannemer - onder luchtdruk - met het uitgraven de laatste meters van het station tot op een diepte van - 31,5 meter.
- Op 10 oktober bestaat Stationsplein 7, het informatiecentrum van de Noord/Zuidlijn en het Stationseiland 5 jaar.

27

Het uitgraven van de laatste vijf meter van station Ceintuurbaan tot een diepte van 31 meter gebeurt onder verhoogde luchtdruk. Hiervoor wordt op het eerste perron een materiaalsluis met twee grote sluisdeuren gemaakt. Op de foto is de zogenoemde compactkraan te zien, die een sluisdeur van 12 ton naar zijn plaats brengt.



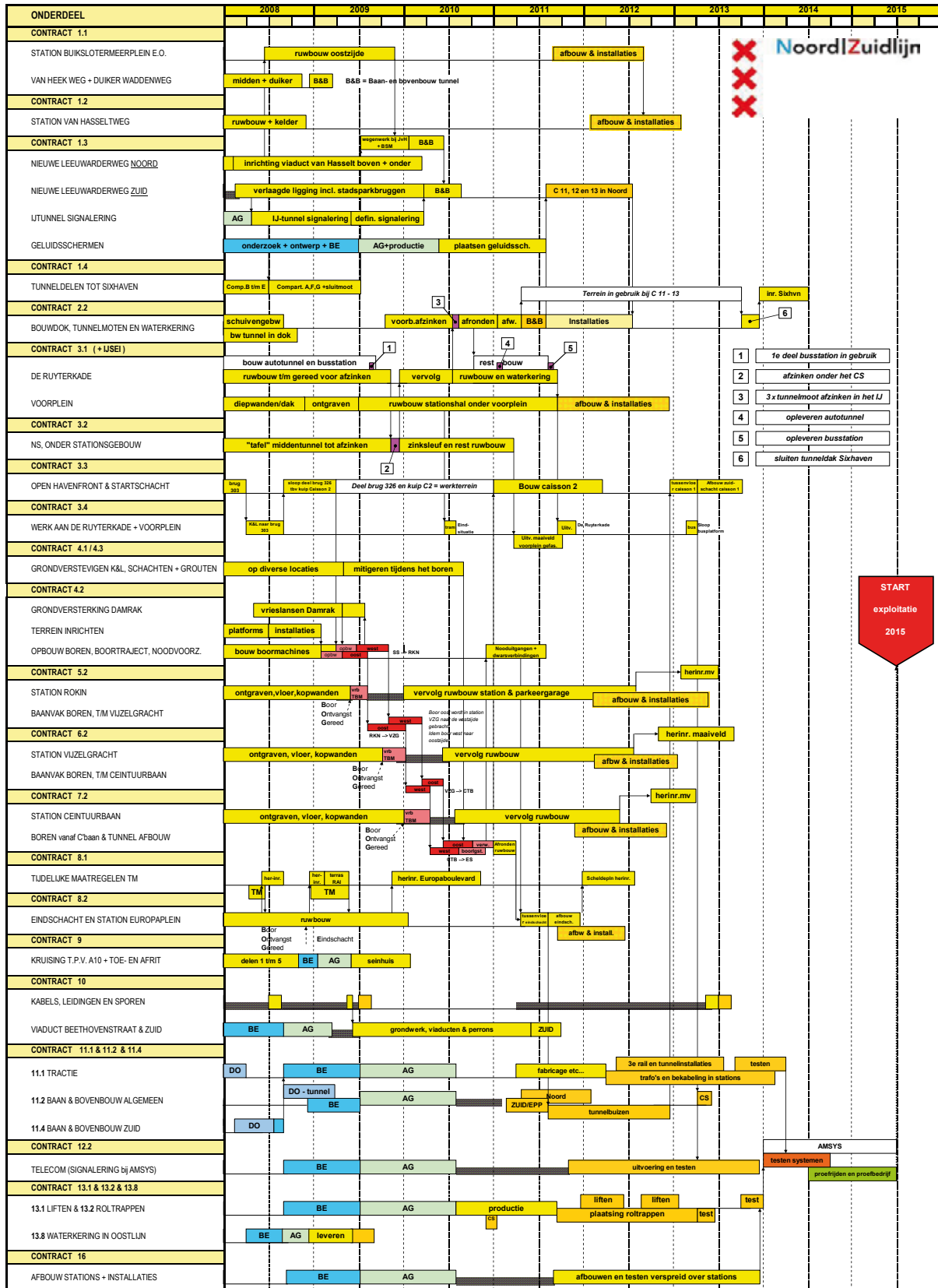


Twee kranen staan gebroederlijk in de eindschacht op het Scheldeplein bij station Europaplein. In de eindschacht zullen de tunnelboormachines naar boven komen, nadat zij de metrotunnels onder het centrum en de Pijp hebben geboord.

Bijlagen

- 1 Projectplanning 2008-2015**
- 2 Stand van zaken vergunningen per 1 juli 2008**

Bijlage 1 Projectplanning 2008-2015



30

	Functie :	Naam :
Opgesteld juni 2008	planning adviseur projectbureau	T. Steens & G. van Asperen
Vrijgegeven juli 2008	directeur projectbureau	H. van Veldhuizen

- DO = definitief ontwerp
- BE = bestek
- AG = aanbesteding/gunning
- Uitvoering.
- Boorproces.
- Voorbereidingen bij:
materialen bestellen.
- Specifiek benoemde mijlpalen.
- Civiele afbouw en installaties geïntegreerd.
- Uitvoering van installaties, transporttechniek & baan en bovenbouw.
- testen systemen, proefrijden en proefbedrijf.

Bijlage 2 Stand van zaken vergunningen per 1 juli 2008

1 Aangevraagde vergunningen

- **Instandhouden dienstweg Sixhaven**
De dienstweg is de ontsluitingsweg voor een aantal woonboten nabij het werkterrein Sixhaven. De dienstweg moet langer in stand blijven. Op 26 juni is daarom een verlengingsaanvraag voor de instandhoudingstermijn van de dienstweg tot 1 juli 2011 ingediend.
- **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.
- **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 werkterrein. De vergunning is 17 juli 2008 aangevraagd en op 25 september 2008 verleend. Bezwaar is mogelijk tot 7 november 2008.
- **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. De vergunning hiervoor is 30 september 2008 aangevraagd.

2 Lopende vergunningen

- **Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonderker)**
Tegen het besluit van de rechtbank d.d.heeft 24 oktober 2007 inzake de sloop- en bouwvergunning voor de fietstunnel Waddenweg is op 3 december 2007 hoger beroep aangetekend bij de raad van State. De zitting was op 29 juli 2008. Op 1 oktober 2008 heeft de Raad van State deze zaak terugverwezen naar de rechtbank vanwege een vormfout.
- **Gewijzigde bouwaanvraag polderdamwanden tussen Purmerweg en Johan van Hasseltweg**
Door een aanpassing in het ontwerp van de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg komen de polderdamwanden dicht bij elkaar te staan. 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.
- **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 bouwkuip van de Noord/Zuidlijn en IJsei. De constructie zal als bouw en calamiteitenweg aan de noordkant van CS worden gebruikt. De ontwerpvergunning is 10 september 2008 gepubliceerd. Zienswijzen kunnen tot 22 oktober 2008 worden ingediend.



De mobiele 40 tons compactkraan wordt door twee 100 tons kranen het station ingehesen.
De compactkraan gaat in station Ceintuurbaan de sluisdeuren van de materiaalsluis op hun plaats brengen.

32

- **Steiger 5 rederij Meijer**
De funderingspalen van steiger 5 van rederij Meijer bevinden zich in het tracé van de tunnel-boormachine. 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 is mogelijk tot 17 oktober 2008.
- **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 worden gehandhaafd voor de kraan die nodig is voor de bouw van de hal en de stabiliteit van de bouwkuip rond het caisson. Op 30 juni 2008 is de wijzigingsaanvraag ingediend. De aanvraag is in behandeling.
- **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 is mogelijk tot 16 oktober 2008.
- **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 is mogelijk tot 17 oktober 2008.
- **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



Een lasser aan het werk in station Rokin.

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.

- **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 in de totale bemalingsperiode van 30 maanden. Vanwege het verhoogde debiet is op 14 april 2008 een wijzigingsaanvraag ingediend.

3 Onherroepelijke vergunningen

- **Wijzigingsaanvraag nooduitgangen tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal**
Op 25 augustus 2004 is een bouwvergunning verleend voor het maken van de insitu-tunnel in Amsterdam Noord. De vorm van de nooduitgangen is op verzoek van de provincie aangepast, waardoor deze minder ver uitsteken in het Noordhollandsch Kanaal. Hierdoor wordt de doorvaart verbeterd. Hiervoor is op 25 oktober 2006 een wijzigingsaanvraag ingediend. De vergunning is 31 mei 2007 verleend en vanaf 13 juli 2007 onherroepelijk.
- **Ontlastdamwand bij Noordhollandsch Kanaal**
Op 10 september 2007 is bouwvergunning aangevraagd voor een ontlastdamwand bij het Noordhollandsch Kanaal. De vergunning is 28 juli 2008 verleend en thans onherroepelijk.
- **Revisievergunning CS**
Op 17 januari 2008 is een wijzigingsaanvraag ingediend op de in 2001 verleende bouwvergunning voor het metrostation CS van de Noord/Zuidlijn. Het betreft dan vooral een actualisatie van het ontwerp en de aansluiting op het project Ijsei. De wijzigingen betreffen bijvoorbeeld de rookwarmte afvoer en diverse

sparingen en wijzigingen in het betonwerk. De vergunning is 30 juni 2008 verleend en vanaf 11 augustus 2008 onherroepelijk.

- **Mitigerende maatregelen brug 404**
Brug 404 is gekwalificeerd als zettingsgevoelig object, waar compenserende groutinjecties zullen worden uitgevoerd. Onder de fundering wordt vanuit een schacht een waaier van injectielansen aangebracht. Hiervoor is op 18 december 2007 een bouwaanvraag ingediend. De vergunning is 30 juli 2008 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 10 september 2008. De vergunning is onherroepelijk.
- **Keurontheffing aanleggen fietspad Beethovenstraat/ WTC**
Het fietspad nabij de Beethovenstraat moet vanwege de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn worden verlegd en ligt gedeeltelijk in de beschermingszone van de boezemwaterkering langs de Amstel. Om deze reden is op 29 april 2008 een keurontheffing aangevraagd. De ontheffing is 14 juli 2008 verleend.

- **Bouw looproute de Punt**
Vanwege de bouw van het metrostation Centraal Station van de Noord/Zuidlijn is een tijdelijke looproute, bestaande uit 2 trappen, nodig voor de toegang naar het bestaande metrostation uitgang Damrak. Deze looproute zal tussen april 2008 en eind 2011 in gebruik zijn. Hiervoor is op 27 november 2007 een bouwaanvraag ingediend. De vergunning is 26 juni 2008 verleend en vanaf 7 augustus 2008 onherroepelijk.

Het metrostation Europaplein. De aannemer is bezig met de perrons in het station en met de wanden en de vloeren van de stationstoegangen.



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 tunnel-boormachine. 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 is mogelijk tot 6 november 2008.
- *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. Dit is door het bevoegd gezag gehonoreerd.
Ook de bouwvergunning is eind 2007 verlopen. Daarom is op 26 juli 2007 een verlengingsaanvraag ingediend. De verlenging is 24 juni 2008 verleend.



II | Auto-onderdoorgang De Ruijterkade en Busstation CS

Een betonvlechter vlecht het staal voor de kapsteunpunten op het busstation. Op de kapsteunpunten worden de spanten van de overkapping geplaatst.

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 juli tot en met september 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 Stations-Eiland): de openbare ruimte, overkapping en de bruggen over Ooster- en Westertoegang. Op 4 december 2002 heeft de gemeenteraad van Amsterdam ingestemd met het uitvoerings- en kredietbesluit voor het gehele project IJsei (inclusief overkapping). Hierbij is tevens ingestemd met het aanbrengen van een aanvaarbescherming voor de kistdam/kade en met de gefaseerde aanleg van het busstation.

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.

In het derde kwartaal zijn de werkzaamheden aan het busplatform voortgezet. De laatste dwars- en langsliggers zijn in september geplaatst. In oktober stort de aannemer de laatste stukken van de betonlaag op het platform. Op het platform is de aannemer gestart met het bouwen van de kapsteunpunten. Hierop worden de spanten voor de overkapping geplaatst.

Voor de bussen zijn naar het busplatform drie opritten gebouwd. De betonstort van de oostelijke oprit vindt in november plaats. Om de betonstort mogelijk te maken is de afgelopen maanden gewerkt aan de opbouw van de bekistingsconstructie. Daarnaast heeft de aannemer de werkzaamheden uitgevoerd aan 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. Op 1 juli 2008 treedt de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) in werking waarbij de artikel 19 procedure is vervallen. Voor deze uitbreiding van het waterplein en de grote horecavestiging zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld.

Inrichting en dynamisering busstation

Vanaf 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. Voor een deel van de inrichting (de goederenliften en de toezichthoudersruimte) is een bestek opgesteld, waarvan de aanbestedingsprocedure in oktober 2008 is gestart.

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 is eind 2007 is een nieuw risicoprofiel opgesteld. Het risicoprofiel loopt terug naar € 15,0 miljoen. De afname loopt in de lijn met de voortgang van de werken. Voor de risico's is een reservering opgenomen. In het afgelopen kwartaal zijn geen nieuwe grote risico's of aandachtspunten te voorschijn gekomen. Ten behoeve van het risicomangement van het totale project is in het 3^e kwartaal opnieuw een risico-inventarisatie gehouden. De gevolgen voor het risicoprofiel worden in het vierde kwartaal inzichtelijk gemaakt.



Zicht naar het oosten op project IJsei. Op het westelijk gedeelte van het platform, dat vanaf hier zichtbaar is, stoppen vanaf eind 2009 de bussen van Arriva.

4 Scope

In het vierde kwartaal worden twee scopewijzigingen voorgelegd aan het bestuur.

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.



Zicht naar het westen op project IJsei. Op de voorgrond zijn de twee oostelijke opritten zichtbaar. De oprit links op de foto (langs het NS-station) wordt in de toekomst de meest gebruikte oprit. Vanaf eind 2009 gaan hierover bussen rijden.

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	Bedragen	Projectonderdeel AO-BS	Bedragen
Budget	204,03	Budget	130,19
Verplichtingen:	137,99	Verplichtingen:	108,17
Uitvoeringskosten	100,74	Uitvoeringskosten	82,70
Diversen	9,75	Diversen	6,67
Vatkosten	27,50	Vatkosten	18,80
Restant budget	66,04	Restant budget	22,02

Dekking projectonderdeel AO-BS

Dekkingsbron	Bedragen
Gemeente Amsterdam	92,63
Rijkssubsidie	37,56
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.



Bouwvakkers werken aan de bekisting voor de vide oost. Deze constructie verbindt de twee oostelijke opritten met het busstation.

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 prijspeilstijgingen. 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.

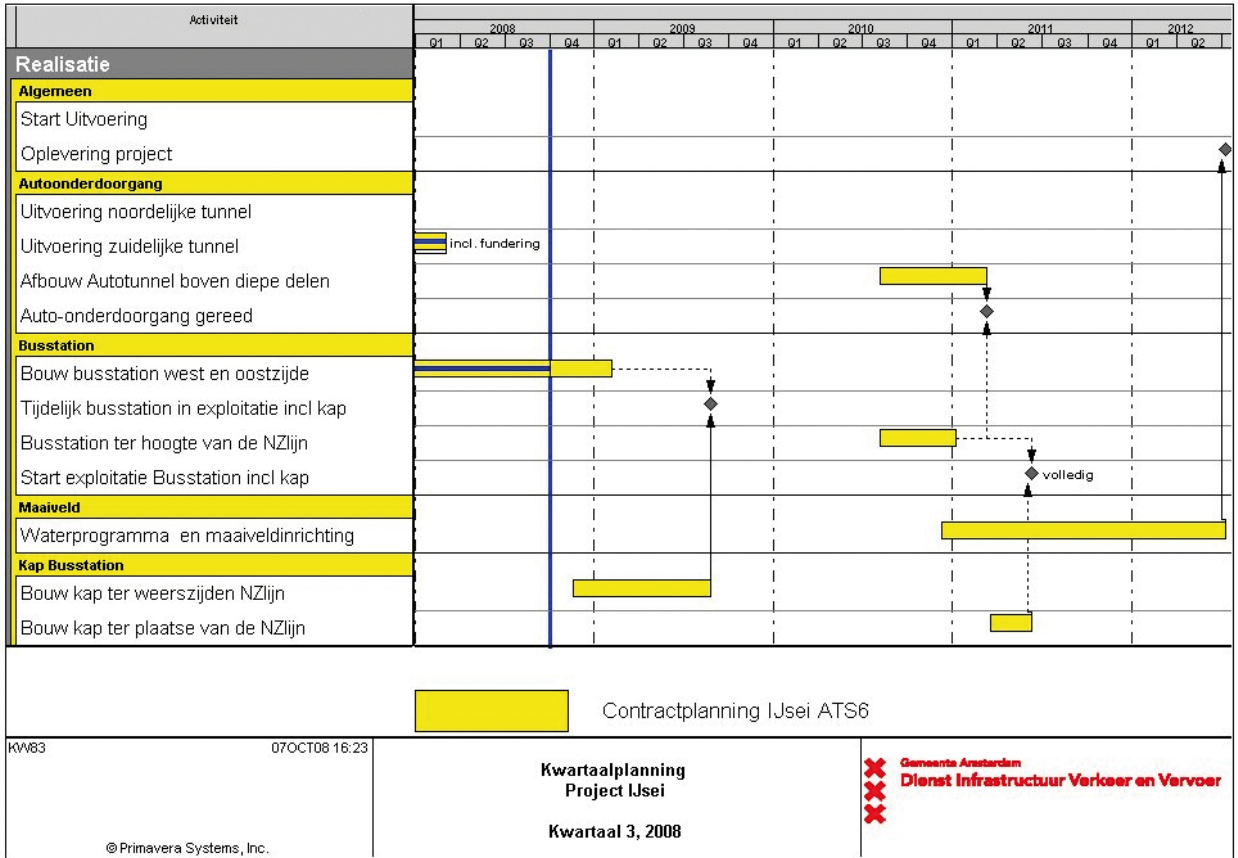
Reeds gedeclareerd en ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
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 N/Zlijn 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 N/Zlijn 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



**Kwartaalverslag 58 is een uitgave van
de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer,
Projectbureau Noord/Zuidlijn**

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
www.noordzuidlijn.amsterdam.nl

Beschikking Minister van Verkeer en Waterstaat
dd. 23 december 1999
nr. DGP/VI/U999.04694

dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Amsterdam, april 2009

Beeld
Gé Dubbelman/Hollandse Hoogte
Mirande Phernambucq/Horus Fotografie

Opmaak
Toon van Lieshout (www.co3.org)

Druk
HuigHaverlag