

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

**Verslag nr. 61
2e kwartaal 2009**

**Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

INHOUDSOPGAVE

In te vullen door ontwerper!

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 april, mei en juni 2009

1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste gebeurtenissen in het tweede kwartaal van 2009

- *1 april, Uitgraven sleuf onder Centraal Station begonnen*

Op 1 april 's morgens om 7.00 uur werd de eerste hap grond onder het Centraal Station weggegraven. Onder het station wordt een sleuf gegraven waarin later een tunneldeel van de Noord/Zuidlijn wordt afgezonken.

- *1 april, Hans Gerson nieuwe wethouder Noord/Zuidlijn*

Op 1 april werd Hans Gerson als wethouder van de gemeente Amsterdam geïnstalleerd. Hij volgt hiermee Tjeerd Herrema op die eind februari is afgetreden. Wethouder Gerson wordt verantwoordelijk voor de portefeuilles Verkeer en Vervoer, waaronder Noord/Zuidlijn, Wonen en Monumenten.

- *april, Noord, station Johan van Hasseltweg*

De ruwbouw van het station, met perrons, pompwaterkelder en de laatste spoorbakken, alsook het verkeersplein - het viaduct "Meeuwenei" - , zijn opgeleverd en werden aan de beheerders overgedragen. Het aansluitende wegenwerk in de vorm van een "half klaverblad", wordt in de komende zomerperiode worden afgerond

- *4 juni, Presentatie rapport Veerman*

Op 4 juni presenteerde de commissie Veerman zijn advies. "Ga door met de aanleg van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam, maar tref eerst een flink aantal nieuwe maatregelen", zo luidde het advies van de commissie. Onderzoek de mogelijkheid om vanuit twee richtingen de tunnel te boren, dit kan een tijdswinst van één jaar opleveren. En station Vijzelgracht krijgt dan meer tijd om in rust te worden afgebouwd. Begeleid het boorproces nauwlettend om in geval van verzakkingen direct met een vliegende brigade te kunnen ingrijpen om schade te voorkomen. Maak de projectdirecteur verantwoordelijk voor het totaal en stel een projectcommissariaat in met een onafhankelijk voorzitter dat de uitvoering controleert. Communiceer open met de Amsterdamse bevolking, versnel de afhandeling van schades en wees ruimhartig. Dit is een aantal belangrijke aanbevelingen uit het rapport 'Bouwen aan verbinding' van de Commissie Veerman dat tot stand kwam na een gedegen studie van drie maanden en intensief beraad. De Commissie verwacht dat de voltooiing van de Noord/Zuidlijn nog acht jaar in beslag gaat nemen en dat de aanleg in totaal 3,1 miljard euro (prijspeil 2008) gaat kosten

- *6 juni, Grote belangstelling voor Open Dag Noord/Zuidlijn*

Ruim 25.000 mensen bezochten op 6 juni de Open Dag van de Noord/Zuidlijn. Veel bezoekers lieten weten onder de indruk te zijn van de ondergrondse bouwwerken. Het publiek kon een kijkje nemen op de bouwplaatsen van de Noord/Zuidlijn. Van noord tot zuid stonden de bouwhekken open om het publiek in staat te stellen om nu eens aan de andere kant te zien hoe het er aan toegaat op een bouwplaats. De Open Dag werd georganiseerd door de aannemers van de Noord/Zuidlijn, de vereniging van bouw- en infrabedrijven Bouwend Nederland en de gemeente Amsterdam.

- *10 juni, College stelt raad voor advies van Veerman over te nemen*

Het college van B&W wil verder met de aanleg van de Noord/Zuidlijn en neemt de aanbevelingen van de commissie Veerman over. Na instemming van de raad begin juli implementeert het college de voorstellen zo snel mogelijk om de

uitvoering van het project, de projectorganisatie en de communicatie te verbeteren. Er komt nader onderzoek naar een wijziging in de volgorde van het tunnelboren waarmee mogelijk een jaar tijdswinst kan worden geboekt. In september legt het college die resultaten voor aan de raad.

- *16 juni, succesvolle test verhoging luchtdruk Ceintuurbaan*

Het uitgraven van station Ceintuurbaan gaat zijn laatste fase in. De laatste laag (± 5 meter) van het metrostation zal onder verhoogde luchtdruk worden uitgegraven. Het toepassen van overdruk is een voorzorgsmaatregel. De overdruk zorgt voor de nodige tegendruk, zodat de bodem van de bouwkuip niet omhoog komt.

De test met het verhogen van de luchtdruk in station Ceintuurbaan verliep succesvol. De constructie van het station bleek de geleidelijke verhoging van de luchtdruk tot 2.0 bar goed te kunnen hebben. Ook een snelle verhoging naar 1.8 bar is getest. Dit kan nodig zijn om een eventuele calamiteit te kunnen beheersen. Ook dit testonderdeel verliep naar wens. De test heeft niet tot overlast in de omgeving geleid. Tijdens de uitvoering van de test ontving het projectbureau Noord/Zuidlijn geen klachten of opmerkingen van de omwonenden.

- *Juni, tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal*

In dit kwartaal werd de ruwbouw van de tunnel voltooid. Na de eerder gerealiseerde aansluiting van de tunnel op het tunnelgedeelte bij de Sixhaven, is nu ook het sluitstuk van de tunnel bij Station Van Hasseltweg gereedgekomen. De overgang van de spoorbakken naar de open-bakconstructie van het begin van de tunnel is mooi zichtbaar vanaf het Meeuwenei.

- *Juni, Kruising A10*

In bouwdeel 1 en 2 is in de eerste week van juni het onderwaterbeton gestort. De bak wordt nu leeggepompt. In Bouwdeel 3 is de aannemer begonnen met het herstel van de lekkages in de damwanden. Eerst is begonnen met de damwanden aan de A10 zijde. Deze zijn met goed gevolg hersteld. De herstelwerkzaamheden aan de GVB zijde worden in de 7-weken buitendienststellingsperiode uitgevoerd.

2. INHOUD/KWALITEIT

2.1 Ontwikkeling ontwerp

Noord

Algemeen

Vorig jaar kwam naar aanleiding van de presentatie van de financiële prognose 2008 de vraag naar voren of een Noordlijn - tussen Buikslotermeerplein en Centraal Station - al eerder (in 2013) zou kunnen gaan rijden. Het projectbureau startte daarop een verkennend onderzoek. De rapportage hiervan is in concept gereed. Op verzoek van de wethouder Verkeer en Vervoer startte bureau AMSYS een vervolgonderzoek. De optie "een aparte Noordlijn los van de rest van de Noord/Zuidlijn" werd onderzocht door de commissie Veerman. De commissie noemde deze optie "niet realistisch".

Nieuwe Leeuwarderweg c.a.

Langs de Nieuwe Leeuwarderweg moeten nieuwe geluidsschermen komen. Door het toepassen van geluidarm asfalt kunnen de hoogte en de lengte van de schermen beperkt worden. Het onderzoek naar de geluidsnormering en het wettelijke kader is klaar en wordt op zijn consequenties beoordeeld. Nader onderzoek en berekening zijn echter nodig gebleken om het brongeluid van nieuw metromaterieel te vertalen naar een geluidsbelasting naar de omgeving. Het laat zich aanzien dat op een aantal plaatsen eveneens schermen langs het spoor noodzakelijk zijn. Voor het maken van het ontwerp van de geluidsschermen heeft de architect opdracht gekregen. Het maken van een integrale visie op het ontwerp voor de gehele Nieuwe Leeuwarderweg gebeurt in nauwe samenwerking met (de vormgevers van) het 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 Noord/Zuidlijn) overleggen over de inrichting van het stationsgebied en de vervoersknoop. De uitwerking van de "integrale openbaarvervoersknoop Buikslotermeerplein" is in handen gelegd van de architect van de Noord/Zuidlijn, Benthem Crouwel Architecten (BCA). Het gaat er vooral om een goede afstemming tot stand te brengen tussen het in aanbouw zijnde metrostation, het busstation, het bebouwingsprogramma (kantoren, scholen etc.), en de openbare ruimte. Het station wordt straks een compleet en hoogwaardig begin - en eindpunt van de metrolijn. Het onderzoek naar de realisatie van een "stationshal" met een goede verbinding met het geplande busstation is nog gaande. Vanwege een door AMSYS uitgevoerde herijking van de prognose van de vervoersaantallen en de vervoersstromen, is het noodzakelijk gebleken de zogenaamde "stijgpuntconfiguraties noord en zuid", ofwel de (rol)trappen en liften, opnieuw te bezien. Het gaat daarbij om het aantal stijpunten en de plaats, aantallen en indeling van roltrappen en liften. Ook de wijze van aansluiten op de perrons speelt daarbij een rol. Gelet op het nagestreefde ambitieniveau in het stationsgebied wil Noordwaarts een alternatieve, fraaiere stationskap. De consequenties van dit alternatief worden nog beoordeeld. Projectbureau Noordwaarts heeft de ontwikkeling van de ROC-kavel in gang gezet. Dit betekent bebouwing naast en onder het station Buikslotermeerplein. De Noord/Zuidlijn zal, in nauwe samenwerking met AMSYS en de beheerders van de infrastructuur, alle serieuze bebouwingsvoorstellen in dit gebied integraal toetsen op de gevolgen. Brandveiligheidseisen en de uit te voeren safety-case gelden als belangrijke toetsingscriteria.

Transporttechniek en Afbouw

Als gevolg van het rapport van de commissie Veerman wordt momenteel de contracteringsplanning herzien. De leidraad pre-kwalificatiefase is positief beoordeeld door de Aanbestedingsadviescommissie. De pre-kwalificatiefase start naar verwachting in oktober van dit jaar.

2.2 Werk in uitvoering

Noord

Station Buikslotermeerplein

Bij de passage Van Heekweg, ten noorden van het station en nabij Ringweg A10, zijn de buitenste wegviaducten al geruime tijd gereed en door het verkeer in gebruik genomen. De uitvoering van het middelste spoorviaduct is in volle gang.

Bij de passage IJdoornlaan rijdt al het verkeer nog tot begin volgend jaar over het nieuwe, hooggelegen *westelijke* weg-spoorviaduct. De aanleg van funderingen, portalen en landhoofden van het nieuwe *oostelijke* viaduct nadert zijn voltooiing. Inmiddels zijn de eerste brugdekliggers aangebracht en de eerste brugdekken gestort. Het eerder gereedgekomen weg-spoorviaduct Nieuwe Purmerweg is voorzien van het laatste deel van de kabelgoten in de spoorbakconstructie. De sifonduiker nabij de Buiksloterdijk is gereed voor het gedeelte dat onder het nieuwe weglichaam komt te liggen. De wijze waarop de westelijke aansluiting op de bestaande duiker moet plaatsvinden, is vanwege het Noorderparkplan in overleg met stadsdeel Amsterdam-Noord bepaald. De uitvoering van dit werk gebeurt in het volgende kwartaal.

Station Johan van Hasseltweg

De ruwbouw van het station, met perrons, pompwaterkelder en de laatste spoorbakken, alsook het verkeersplein - het viaduct "Meeuwenei" - , zijn opgeleverd en werden aan de beheerders overgedragen. Waternet werkt echter nog aan het inregelen van de installaties in de pompwaterkelder. Het aansluitende wegenwerk in de vorm van een "half klaverblad", zal in de komende zomerperiode worden afgerond. De door het stadsdeel Amsterdam-Noord geplande en aan te leggen zuidelijke langzaamverkeers route, waaronder ook een nieuwe brugverbinding over het Noordhollandsch Kanaal, zal naar verwachting in 2010 en 2011 aangelegd worden. Het viaduct Meeuwenei, dat nu nog is voorzien van een tijdelijke leuning zal een definitieve randafwerking krijgen naar het ontwerp van architectenbureau Benthem en Crouwel. Aanleg daarvan zal niet eerder dan het najaar plaatsvinden.

Nieuwe Leeuwarderweg

Het werk aan de Nieuwe Leeuwarderweg is grotendeels gekoppeld aan de bouw van de (civieltechnische) kunstwerken, zoals de hierboven genoemde stations met bijbehorende viaducten. Het verkeer rijdt bij de Van Heekweg over de nieuwe, buitenste viaducten, en langs het in aanbouw zijnde middenviaduct voor de metro. In dit meest noordelijke deel wordt de middenberm geschikt gemaakt voor de toekomstige opstelsporen van de metro. Ook wordt hier aan de oostkant gewerkt aan de aansluiting van het oor op de IJdoornlaan. Bij de passage IJdoornlaan rijdt het verkeer nog tot begin 2010 in twee richtingen over het nieuwe westelijke viaduct. Direct ten zuiden daarvan is het verkeer tijdelijk aan de oostzijde gelegd en rijdt ook over het oostelijke deel van het viaduct Nieuwe Purmerweg en verdiept over het oostelijke deel van de syphonduiker Waddendijk. Al het verkeer rijdt inmiddels door de oostzijde van de verdiepte ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg. Deze wegverlegging naar de oostzijde maakt het mogelijk om nu ook de uitvoering van het westelijke deel van de 'verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg' te realiseren. De ontgraving daarvan was in dit kwartaal in volle gang. Het betekent ook dat het westelijke tankstation definitief buiten gebruik is gesteld. Van de bruggen in het Noorderpark, die op verzoek van het stadsdeel Amsterdam-Noord zijn meegenomen in het werk van de Noord/Zuidlijn, zijn de oostelijke landhoofden gereed. Dat geldt ook voor de meeste middenpijlers. De aannemer werkt nu aan de westelijke landhoofden.

Gelijktijdig met de twee maanden durende zomerafsluiting van de IJtunnel wordt gewerkt aan de definitieve inrichting bovenop het verkeersplein Meeuwenei en de aansluitende oren naar de verdiepte Nieuwe Leeuwarderweg. Tevens wordt de bestaande westelijke toerit naar de IJtunnel buiten gebruik gesteld en volledig afgegraven. Benedenlangs, onder het Meeuwenei en richting IJtunnel, wordt het definitieve wegenwerk aangelegd tussen de gereedgekomen tunnel en het Noordhollands kanaal. Het bestek van de definitieve inrichting van de installaties van de IJtunnelsignalering met bijbehorende werken is volop in uitvoering. Dit werk kent een groot aantal faseringen. Dit is noodzakelijk om te allen tijde een goede doorstroming van het verkeer op de stadscorridor en de bereikbaarheid van de binnenstad te garanderen.

Tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal

In dit kwartaal werd de ruwbouw van de tunnel voltooid. Na de eerder gerealiseerde aansluiting van de tunnel op het tunnelgedeelte bij de Sixhaven, is nu ook het sluitstuk van de tunnel bij Station Van Hasseltweg gereedgekomen. De overgang van de spoorbakken naar de open-bakconstructie van het begin van de tunnel is mooi zichtbaar vanaf het Meeuwenei. **(recente foto plaatsen!)** In de komende periode wordt nog gewerkt aan de nooduitgangen, het uitvoeren van reparaties aan de kademuur en het opschonen van het terrein tot aan de Sixhaven.

Stationseiland Algemeen

Naast de normale werkzaamheden werd dit kwartaal veel aandacht aan de Commissie Veerman besteed. De commissie bracht enkele bezoeken aan het werk en er waren meerdere besprekingen met de technische deelcommissie bestaande uit de heren Vrijling, Bol, Burger en De Graaf.

De Ruijterkade

Op 1 april 2009 werd gestart met de ontgraving van de centrale bouwkuip De Ruijterkade tot NAP -6 m. Door de open verbinding met de bouwput onder het station, is de centrale bouwkuip een integraal onderdeel van de zinksleuf geworden. In dit kwartaal werd ook de korte sluiskuip aangebracht ten noorden van de brug over de kistdam in het IJ. Het gaat om de eerste 25 m van de voor het afzinken benodigde sluiskuip en heeft als doel het reduceren van de belasting op de damwand B1 (de noordelijke begrenzing van de centrale bouwkuip). Op het platform van de Noord/Zuidlijn in het IJ, ter hoogte van de Oostertoegang, werden voorbereidingen getroffen voor de bouw van de scheidingsinstallatie. In maart 2009 heeft booraannemer Saturn een nieuwe bouwvergunning aangevraagd voor een bestaand werkplatform in het IJ ter hoogte van De Ruijterkade 125-127 (oostelijke platform). De aanvraag werd in april 2009 weer ingetrokken door de aannemer. Hij zal de geplande werkzaamheden in de toekomst vanaf een andere locatie uit te voeren. Het platform zal worden verwijderd.

Amsterdam Centraal Station Stationsgebouw

In de Cuypershal zijn de werkzaamheden bovengronds klaar, behoudens het definitief dichtleggen van de sparingen rond de metselwerkkolommen. Dit kan pas zodra de metrobus is ingevaren en afgezonken. In overleg met NS en ProRail is het werkterrein nog niet overgedragen aan ProRail en NS. In ieder geval tot eind 2009 doet de bouwcombinatie het technisch onderhoud van het transfergebied in opdracht van het projectbureau. ProRail heeft aangegeven zelf de afbouw te willen doen en de afbouwverplichting van de gemeente Amsterdam te willen afkopen. Dit proces is in onderhandeling, de uitvoering van de afbouw is nog niet gestart. De raakvlakken en de eventuele restwerkzaamheden worden door VOF Stationseiland geïnventariseerd.

Emplacement

Ook in het emplacement zijn de werkzaamheden boven de grond afgerond. De afbouw van de middentunnel is bij ProRail en NS in voorbereiding. De uitvoering daarvan is nog niet gestart.

Zinksleuf

In de zinksleuf is de droge uitgraving tot NAP -6,2 meter klaar. Deze werkzaamheden werden zonder noemenswaardige verstoringen gerealiseerd. De bouwcombinatie richt de ruimte als werkterrein in. Er worden bouwverlichting en een aantal bouwstroom-aansluitingen gemaakt. Vlak onder de vloeren van het station worden drie bovenloopkranen aangebracht. Deze werkterreininrichting is nodig voor het maken van de tijdelijke stempels en het verder (nat) uitgraven van de zinksleuf.

Afbouw

NS en ProRail wensen een volwaardige achteruitgang aan de IJ-zijde van de middentunnel. De mogelijkheden hiervoor zijn onderzocht en o.a. aan NS en ProRail kenbaar gemaakt.

Voorplein

Middeldiepe put

In dit kwartaal werd de middeldiepe put (MDP) ontgraven tot de einddiepte van NAP -13 m. Door duikers werden de 111 schroefinjectie palen schoongemaakt. Eind april werd de 1,5 m dikke onder-water-betonvloer gestort. Na het uitharden van deze vloer werd in de tweede helft van mei de middeldiepe put gecontroleerd leeggepompt. Preventief zijn bij de aansluiting van de diepwanden met het caisson Oostlijn injecties uitgevoerd. Aansluitend is de put schoongemaakt en is gestart met het aanbrengen van de betonvloer. Het betonwerk in de middeldiepe put zal tot het einde van 2009 doorgaan.

Diepe put

De diepe put is in dit kwartaal uitgegraven tot NAP -3,8 m. Met de Dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht en Deltares werd een ontgravingsprotocol afgesproken. De kwaliteit van de diepwanden is over het algemeen goed. Kleine lekkages zijn volgens de afspraken met injecties gedicht. Het proces is beheersbaar uitgevoerd zonder zettingen van het maaiveld en zonder freatische waterstanddalingen buiten de diepe put. Gelijktijdig met de uitgraving zijn 14 monojetgroutkolommen ter plaatse van de voegen van de diepwanden langs het station uitgevoerd. Deze preventieve maatregel is in overleg met de Dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht en Deltares uitgevoerd met als doel de risico's voor het stationsgebouw te minimaliseren. Na het bereiken van de ontgravingsdiepte van NAP -3,8 m zijn Texplormetingen in het noordelijk deel van de diepe put uitgevoerd om eventuele zandinsluitingen in de diepwandpanelen te detecteren. De resultaten toonden geen afwijkend gedrag. Aansluitend op deze metingen werden de stempelramen op NAP -2,7 m aangebracht. In het zuidelijk deel werden ook Texplormetingen uitgevoerd om de eerder geconstateerde lekkage te detecteren en lokaliseren. De resultaten lieten geen eenduidige locatie zien. Deltares zal de resultaten nader analyseren. Het ontgravingsproces tot NAP -3,8 m is gezamenlijk met de Dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht en Deltares nader geëvalueerd. Dit heeft geleid tot een kleine aanpassing van het protocol voor de uitgraving tot NAP -8 m. Dit werk startte op 3 juni gestart. Eind juni wordt het niveau van - 8 meter bereikt. In de maanden daarna wordt het betonnen stempelraam op NAP -7,5 m aangebracht.

Caissons Damrak en Open Havenfront

De bouwkuip voor caisson 2 en de uitbreiding van het werkplatform in het Open Havenfront werden voltooid. Het besluit caisson 2 te bouwen op het moment dat het boorwerk op deze locatie gereed is, is definitief. De stabilisering van de half gesloopte brug 326 werd eveneens voltooid.

Binnenstad

Startschacht en werkterrein zuidzijde Nieuwe Brug (Damarak)

Begin april werden twee portaalkranen op de rails boven de bouwkuip geplaatst. Dit verliep voorspoedig en kon in één avond en nacht worden afgerond. De portaalkranen zullen worden gebruikt bij de voorbereidingen voor het boorproces en tijdens het boren, om de betonnen tunnelsegmenten in de startschacht te hijsen.

In de startschacht werd gewerkt aan de brilwand. Dit is een betonnen voorzetwand tegen de zuidelijke kopwand van de startschacht, de wand waardoor de

tunnelboormachines de startschacht zullen verlaten. De werkzaamheden bestonden voornamelijk uit het boren van gaten in de bestaande wand voor de verankering van de voorzetwand.

Binnen het kleine werkterrein ten oosten van de Nieuwe Brug, tegenover Prins Hendrikkade 48, werd de bestaande waterput vervangen door een waterput met een grotere capaciteit. Deze is nodig voor de aanvoer van water tijdens het boorproces. De nieuwe put is buiten de bouwhekken geplaatst. Hierdoor werd het werkterrein kleiner en daardoor minder hinderlijk voor de omgeving.

Op verzoek van enkele bewoners werd in april de bouwschutting langs de Nieuwe Brug ingekort. Bewoners gaven aan dat dit een grote verbetering was voor het zicht richting het station.

Tunnelboormachines

Op woensdag 8 april 2009 werd de tweede tunnelboormachine van de Noord/Zuidlijn overgedragen aan de booraannemer Saturn. Dit gebeurde in het Duitse Schwanau, in de fabriek van de leverancier Herrenknecht. In november 2008 werd de eerste boormachine overgedragen. Beide boormachines zijn tijdelijk opgeslagen in afwachting van de start van het boorproces. De onderdelen van de eerste boormachine ligt op een opslagterrein van Mammoet in Schiedam. De onderdelen van de tweede boormachine zijn tijdelijk opgeslagen in Kehl en Lahr in Duitsland.

Dit kwartaal startte het onderzoek naar de haalbaarheid om de tunnelbuizen tussen het Damrak en het Scheldeplein vanuit twee richtingen te boren. Dit was één van de aanbevelingen van de Commissie Veerman. Boren uit twee richtingen (noord en zuid) kan mogelijk een tijdswinst van één jaar opleveren. De uitkomst van dit onderzoek kan gevolgen hebben voor de volgorde en de planning van het boorproces.

Diepe stations binnenstad

De voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering van preventieve maatregelen aan de stations Rokin en Vijzelgracht gingen in dit kwartaal onverminderd voort. In station Vijzelgracht werd eind juni een pompproef uitgevoerd. Deze moet uitwijzen of het nog noodzakelijk is om de diepste fundatievloer met behulp van verhoogde luchtdruk uit te voeren. Indien de onderliggende grondlagen voldoende waterdicht zijn is dat niet nodig. De 1^e conceptresultaten van deze pompproef zijn positief. De definitieve resultaten worden nog afgewacht. De aannemer is in Vijzelgracht aan het mobiliseren om half juli te kunnen starten met het boren van vrieslansen.

Op station Ceintuurbaan heeft een test van de overdrukinstallatie en de werkkamer plaats gevonden. De test is naar tevredenheid verlopen. De aannemer kan in week 33 (midden augustus) starten met het verder uitgraven van het station.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

In Stadsdeel Oud-Zuid werden de werkzaamheden in de Daniël Stalpertstraat afgerond. In juni is de straat weer "teruggegeven" aan de omgeving. Bij de Jozef Israëlskade is de aannemer begonnen met het aanbrengen van de lansen voor de mitigerende maatregelen. De verwachting is dat de werkzaamheden in 2009 afgerond worden.

Zuid

Station Europaplein

Het werk bij de RAI vordert goed en zal naar verwachting aan het eind van 2009 kunnen worden afgesloten. De ruwbouw van 700 meter tunnel/station is dan gereed, behoudens de tweede fase van de bouw van de eindschacht (dat kan pas na einde boorwerk).

De eindschacht op het Scheldeplein is gereed voor boorontvangst en zou nu tijdelijk afgedekt gaan worden. Vermoedelijk zal dit afdekken niet plaatsvinden omdat – wellicht – ook vanuit zuid geboord gaat worden.

Er wordt nog druk gewerkt aan het stationsgedeelte, maar voor de bouwvak zal het meeste werk gereed zijn behalve de verdeelhal nabij de hoofdingang van de RAI. Na de bouwvak moeten dan nog wat afwerkingen in het station plaatsvinden en de verdere afbouw van genoemde verdeelhal.

Het werk aan de laatste 2 tunnelmoten van de polderconstructie is gestart. Ontgraven is direct na de bouwvak gepland.

Met de aannemer worden afspraken gemaakt over de wijze waarop het werk wordt achtergelaten voor een situatie van tijdelijk beheer. Dit omdat nog niet direct wordt verder gegaan met de afbouw en installaties.

Viaduct 856 voor het verkeer naar het werkterras van de RAI moet nog voorzien worden van glasgevels en een leuning. Voor de levering hiervan zijn leveranciers aangesteld. Uitvoering in het najaar

Kruising A10

In bouwdeel 1 en 2 is in de eerste week van juni het onderwaterbeton gestort. De bak wordt nu leeggepompt. In Bouwdeel 3 is de aannemer begonnen met het herstel van de lekkages in de damwanden. Eerst is begonnen met de damwanden aan de A10 zijde. Deze zijn met goed gevolg hersteld. De herstelwerkzaamheden aan de GVB zijde worden in de 7-weken buitendienststellingsperiode uitgevoerd.

Baanvak A10 en Station Zuid

Sinds 18 maart 2009 bevindt dit onderdeel zich in de uitvoeringsfase. De aannemer is gemobiliseerd en de uitvoeringswerkzaamheden zijn half mei 2009 gestart aan het viaduct van de Minerva-as. Deze werkzaamheden worden voortgezet tijdens de 7-weekse buitendienststellingsperiode van het GVB welke conform plan per 6 juli is ingegaan.

2.3 Voorbereiding exploitatie vervoerssysteem Noord/Zuidlijn

Amsys

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

In de oorspronkelijke scope van de NZL is de organisatie van het test- en proefbedrijf en de opzet van de exploitatie niet meegenomen. In eerste instantie heeft AMSYS deze rol op zich genomen. De Commissie Veerman heeft echter geadviseerd de verantwoordelijkheid voor de oplevering van de Noord/Zuidlijn als werkend vervoerssysteem bij de NZL-organisatie zelf te leggen. De herziene taakverdeling die hiervan het gevolg is en de raakvlakken tussen AMSYS en NZL worden in het begin van Q3/2009 vastgesteld in een afzonderlijk protocol. De hoofdlijn hiervan is dat AMSYS zal functioneren als toeleverancier aan de Noord/Zuidlijn voor de metrotreinen serie M6, de systemen voor automatisch rijden voor de Noord/Zuidlijn en een aantal ICT-gerelateerde onderdelen die pas aangeschaft en geïnstalleerd worden in de laatste fase van de bouw van de Noord/Zuidlijn.

Voortgang Signalling/automatisch rijden

De marktconsultatie en prekwalificatie van de leveranciers zijn afgerond in het voorjaar van 2009. Er zijn zeven leveranciers geprekwalificeerd. Naar aanleiding van het bestuurlijk principebesluit over volledig automatisch rijden (raadsbesluit 20 mei 2009) wordt de initiële scope van semi-automatisch rijden aangepast met extra voorzieningen voor volledig automatisch rijden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Perronbeveiliging (platform well intrusion detection; noodknoppen);
- Tracébeveiliging (hekken, camera's, etc);
- Extra communicatiesystemen tussen trein en wal (communicatie met reizigers in de trein).

Tijdens de bestuurlijke behandeling van het principebesluit over volledig automatisch rijden heeft de raadscommissie aanvullende vragen gesteld. Een daarvan ging over perrondeuren. In de raadscommissie op 13 mei 2009 heeft de wethouder de commissie toegezegd een onderzoek te doen naar de voordelen en nadelen en kosten van perrondeuren (de gesloten oplossing) versus perrondetectie (de open oplossing). De huidige businesscase en scope voor automatisch rijden is gebaseerd op de open oplossing met perrondetectie. Dit onderzoek zal worden betrokken bij de definitieve besluitvorming medio 2010.

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.

Algemeen

Op een groot aantal plaatsen in de stad langs het boortracé is Liander (voorheen Nuon) voornemens om haar gasleidingen te vervangen. Er vindt overleg plaats over de locaties, de afstemming met de werkzaamheden Noord/Zuidlijn en de hinder voor de omgeving.

Noord

De afbouw van de Noord/Zuidlijn en de bouw van het ROC bij het Buikslotermeerplein in Noord overlappen elkaar op een aantal punten, deze worden momenteel beter op elkaar afgestemd.

Centrum/Centraal Station

In de huidige planning voor het Centraal Station vindt het afzinken van het CS-element pas plaats na SAIL. Eind 2009 zal naar aanleiding van de dan aanwezige stand van het werk worden besloten de planning eventueel bij te stellen en het afzinken nog vóór Sail te laten plaatsvinden. Er moet in ieder geval voldoende zekerheid zijn dat de grote sluiskuip in het IJ tijdens Sail niet aanwezig is. Ook is in overleg met stadsdeel Centrum een voorstel gemaakt voor nieuwe bufferplaatsen voor de bouw van het station Rokin. De oude bufferplaatsen zijn komen te vervallen door de werkzaamheden op het Mr. Visserplein. De logistiek rond de tunnelboormachine vindt voor een belangrijk deel plaats over het water. Dit moet worden afgestemd met de aanleg van een nieuwe brug tussen de Pr. Hendrikkade en het Oosterdokseiland.

Oud Zuid

Stadsdeel Oud Zuid heeft veelvuldig overleg gevoerd om verschillende projecten beter op elkaar af te stemmen. Over de vervanging van een rioolgemaal op de Albert Cuyppstraat en de vervanging van de transporen op de kruising Ferdinand Bolstraat / Ceintuurbaan zijn afspraken gemaakt. De gesprekken over de vervanging van de sporen in de Ferdinand Bolstraat (tussen Stadhouderskade en Albert Cuyppstraat) lopen nog.

2.5 Veiligheid en gezondheid

Inleiding

In de bouwsector komen de meeste arbeidsongevallen voor. Om bij de bouw van de Noord/Zuidlijn zo veilig als mogelijk te laten plaatsvinden heeft het projectbureau Noord/Zuidlijn de aannemers een aantal contractuele verplichtingen opgelegd. Zo wordt van alle aannemers vereist dat zij werken onder een ISO-9000 kwaliteitssysteem en beschikken over een VCA certificaat (VCA= Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist voor Aannemers). De aannemers moeten ongevallen registreren, melden en onderzoeken. Rapportages van zowel interne als externe audits moeten zij aan de opdrachtgever beschikbaar stellen.

Om het veiligheidsniveau van de verschillende aannemers te kunnen toetsen worden de ongevallenfrequenties met elkaar vergeleken. De wijze van het berekenen van de ongevallenfrequentie sluit aan bij hetgeen de aannemer voor zijn VCA-certificering jaarlijks moet doen. Om een indruk te krijgen van het veiligheidsniveau over de periode van 1 april 2009 t/m 30 juni 2009 zijn op basis van de door de aannemer beschikbaar gestelde incidentengegevens de ongevallenfrequenties berekend.

Relatief weinig incidenten

Afgezet tegen de in de bouw gehanteerde norm voor 'ongevallen frequentie' was er in het tweede kwartaal sprake van relatief weinig incidenten. Gedurende de periode van 1 april tot en met 30 juni 2009 hebben, met uitzondering van twee contracten, geen incidenten plaatsgevonden. Bij het Centraal Station is een ongeval met letsel en verzuim opgetreden door het uitglijden van een machinist op de bouwplaats. De machinist is hierbij met zijn bovenlichaam op een daar liggende H-balk gevallen en met kneuzing aan ribben en lever per ambulance naar het ziekenhuis vervoerd. Na een aantal uren mocht hij weer naar huis. Daarnaast heeft er een bijna ongeval met een rupsdumper plaatsgevonden en is een kleine brand geblust.

Op het Europaplein is een ongeval met letsel en verzuim opgetreden doordat een timmerman bij het beklimmen van een ladder uit balans is geraakt, en hierdoor van de ladder is gesprongen. Hierbij is hij door zijn enkel gegaan en heeft deze verzwikt.

Voorkomen ongevallen

Bij de bouw van de Noord/Zuidlijn zijn de aannemers primair verantwoordelijk voor de veiligheid op de bouwplaats. Het projectbureau Noord/Zuidlijn voert een beleid waarbij de aannemer gestimuleerd wordt om ongevallen te voorkomen.

Dit enerzijds door de aannemer te houden aan zijn contractuele verplichtingen, anderzijds door inspecties en audits op de bouwplaats uit te voeren. Indien bij bouwplaatsinspecties risicovolle situaties worden aangetroffen dan wordt de aannemer hierop attent gemaakt. Van audits en inspecties wordt volgens het kwaliteitssysteem van het projectbureau Noord/Zuidlijn eveneens verslaglegging gedaan.

2.6 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 Projectplanning

De lekkages in de bouwput van station Vijzelgracht in 2008 hebben een dusdanige impact op het bouwproces van de Noord/Zuidlijn gehad, dat in januari 2009 een herziene versie van de Projectplanning Noord/Zuidlijn is opgesteld waarin start exploitatie in 2017 wordt voorzien

Kritieke pad:

Het kritieke pad wordt gevormd door de verzameling van opeenvolgende activiteiten die bepalend zijn voor de indienststellingsdatum van de Noord/Zuidlijn. Het kritieke pad van de Projectplanning verloopt volgens de volgende activiteiten:

	Activiteit
1.	Herstelwerkzaamheden station Vijzelgracht - BOG;
2.	Het opbouwen van een 'Shield transfer System' in station Vijzelgracht;
3.	Het boorproces vanaf Vijzelgracht naar de eindschacht;
4.	Verwijderen boorlogistiek/inspectie tunnel/saneren/injecteren tunnel;
5.	Realisatie van de tussenvloer in de eindschacht;
6.	Baan- en bovenbouw vanuit de eindschacht naar de startschacht;
7.	Stationsinstallaties station Vijzelgracht;
8.	Aanbrengen tunnelinstallaties;
9.	Onderstation in station Vijzelgracht en aansluiten op 3 ^e rail;
10.	Ingebruiknametest onderstation Vijzelgracht;
11.	Installatie signalering in de tunnel;
12.	Site Acceptance Tests/Site Integration Tests AMSYS;
13.	Proefrijden/-bedrijf.

Ontwikkeling herstelplan 'Vriezen aan de binnenzijde'

De voortgang van de ontwikkeling en uitvoering van het herstelplan 'vriezen aan de binnenzijde' voor de stations Rokin en Vijzelgracht loopt achter op de voor deze activiteiten gereserveerde tijd in de Projectplanning. Reden hiervoor is dat zich in de afgelopen periode een aantal risico's heeft gemanifesteerd. In de Projectplanning is echter ook tijd gereserveerd om mogelijk optredende risico's op te vangen. De opgetreden vertraging op de herstelplannen werkt daarom niet één op één door in op de einddatum waardoor de datum van 2017 blijft staan.

Onderzoek gewijzigde boorfaserings

Naar aanleiding van het verschijnen van het rapport van de commissie Veerman wordt de komende maanden gevolg gegeven aan het nadere onderzoek en de uitwerking van het door de commissie voorgestelde alternatief over een gewijzigde boorfaserings. Een besluit op basis van de uitkomsten van dit onderzoek wordt in september voorgelegd aan het College. Het in april globaal uitgevoerde onderzoek gaf aan dat er met een alternatief boorscenario, waarbij er ook vanaf het zuiden wordt geboord, mogelijk een tijdswinst van circa een jaar te behalen zou zijn.

Voortgang contracten in uitvoering 2^e kwartaal 2009

Ondanks dat de ontgravingswerkzaamheden aan de stations Rokin en Vijzelgracht in het tweede kwartaal nog steeds stil lagen, zijn de uitvoeringswerkzaamheden aan de andere onderdelen van de Noord/Zuidlijn onverminderd voortgezet. Hieronder volgt op hoofdlijn een overzicht van de stand van zaken van de werkzaamheden per contractcluster:

Noord

De ruwbouw van het oostelijk viaduct van station Buikslotermeerplein is gereed voor asfalteren medio februari 2010. De bouw van het eerste deel van de in-situ tunnel is in 2008 van start gegaan. De oplevering zal voor de bouwvakvakantie van 2009 plaatsvinden.

Boortunnel

De portaalkranen zijn bovenop de startschacht geplaatst en in gebruik genomen. Tijdens de werkzaamheden is de kademuur van het Damrak zeer intensief gemonitord op verplaatsingen. Gebleken is dat de belasting door een benodigde kraan die opgesteld was op de kade, vrijwel geen zakkings teweeg heeft gebracht. Eind juni is gestart met de opbouw van de bentonietseparatieinstallatie op het platform in het IJ. Het ontwerp van de brilwand in de startschacht is gereed en men is bezig met de uitvoering ervan. Er wordt op gestuurd dat een boorstart per januari 2010 mogelijk is.

Kruising A10

De werkzaamheden zullen het eerste kwartaal van 2010 afgerond worden

Baanvak A10 en Station Zuid

Sinds 18 maart 2009 bevindt dit onderdeel zich in de uitvoeringsfase. De aannemer is gemobiliseerd en de uitvoeringswerkzaamheden zijn half mei 2009 gestart aan het viaduct van de Minerva-as. Deze werkzaamheden zullen worden voortgezet tijdens de 7-weekse buitendienstsellingsperiode van het GVB welke conform plan per 6 juli zal ingaan. Op 1 juni 2011 dient het werk contractueel gereed te zijn.

3.3 Bestuurlijke besluitvorming

Op 4 juni presenteerde de commissie Veerman zijn advies. "Ga door met de aanleg van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam, maar tref eerst een flink aantal nieuwe maatregelen", zo luidde het advies van de commissie. Onderzoek de mogelijkheid om vanuit twee richtingen de tunnel te boren, dit kan een tijdswinst van één jaar opleveren. En station Vijzelgracht krijgt dan meer tijd om in rust te worden afgebouwd. Begeleid het boorproces nauwlettend om in geval van verzakkingen direct met een vliegende brigade te kunnen ingrijpen om schade te voorkomen. Maak de projectdirecteur verantwoordelijk voor het totaal en stel een projectcommissariaat in met een onafhankelijk voorzitter dat de uitvoering controleert. Communiceer open met de Amsterdamse bevolking, versnel de afhandeling van schades en wees ruimhartig. Dit is een aantal belangrijke aanbevelingen uit het rapport 'Bouwen aan verbinding' van de Commissie Veerman dat tot stand is gekomen na een gedegen studie van drie maanden en intensief beraad. De Commissie verwacht dat de voltooiing van de Noord/Zuidlijn nog acht jaar in beslag gaat nemen en dat de aanleg in totaal 3,1 miljard euro gaat kosten.

Het college van B&W wil verder met de aanleg van de Noord/Zuidlijn en neemt de aanbevelingen van de commissie Veerman in hoofdlijnen over. Na instemming van de raad begin juli implementeert het college de voorstellen zo snel mogelijk om de uitvoering van het project, de projectorganisatie en de communicatie te verbeteren.

Er komt nader onderzoek naar een wijziging in de volgorde van het tunnelboren waarmee mogelijk tijdswinst kan worden geboekt. In september legt het college die resultaten voor aan de raad.

Het college van B&W wil verder met de aanleg van de Noord/Zuidlijn en neemt de aanbevelingen van de commissie Veerman over. Na instemming van de raad begin juli implementeert het college de voorstellen zo snel mogelijk om de uitvoering van het project, de projectorganisatie en de communicatie te verbeteren.

3.4 Belangrijkste risico's en onzekerheden

Herstelmaatregelen stations Rokin en Vijzelgracht

Ter voorkoming van nieuwe lekkages van de diepwanden is voor stations Vijzelgracht en Rokin eind 2008 besloten om de voegen van de diepwanden vanaf de binnenzijde te bevroren en na inspectie te voorzien van stalen afdekplaten. Voor de uitvoering van deze maatregelen moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Deze voorwaarden zijn samen met een aantal ontwerptechnische vraagstukken bepalend voor de planning van de Noord/Zuidlijn.

Vanuit ontwerptechnisch perspectief bestaat er een klein risico dat een groter vrieslichaam benodigd is dan nu is voorzien. Een groter vrieslichaam betekent zowel een langere vriestijd als een lagere productie tijdens het uitgraven. Dit heeft negatieve gevolgen voor de planning en de kosten. Momenteel worden de uitgangspunten van het ontwerp door een aantal externe deskundigen getoetst. Daarna kan het ontwerp, en daarmee ook de doorlooptijd, definitief bepaald worden.

Het risico bestaat dat niet tijdig aan de voorwaarden voor de herstart van het uitgraven van de stations voldaan kan worden. Het gaat onder andere om het verkrijgen van instemming op de vereiste werkplannen door de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht, verlenging en verkrijgen van de ontheffing van de werktijden voor het uitvoeren van herstelmaatregelen en ontgraven, de borging van de standzekerheid van de nabijgelegen panden en het in- en gelijkrichten van de uitvoeringsorganisatie en de dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht.

(alsnog) Onder luchtdruk moeten ontgraven van de laatste ontgravingslag station Vijzelgracht

Aanvankelijk was in het ontwerp in de mogelijkheid voorzien om de laatste ontgravingslag van station Vijzelgracht onder verhoogde luchtdruk te gaan uitvoeren, zoals bij station Ceintuurbaan. Destijds is na diverse overleggen met o.a. GeoDelft en Deltares besloten om dit niet te doen. Belangrijkste voorwaarde was wel een geslaagde pompproef. Mocht die negatief uitpakken dan zal de laatste ontgravingslag alsnog onder verhoogde luchtdruk moeten worden uitgevoerd. Dit betekent meer tijd en meer kosten. De pompproef is inmiddels uitgevoerd. De concept-resultaten zijn positief. De definitieve resultaten worden nog afgewacht.

Boorproces

De belangrijkste risico's voor het boorproces zijn:

- *een grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk.*
Dit risico heeft een kleine kans van optreden met grote gevolgen voor de planning, schade aan omliggende panden en infrastructuur en mogelijk letsel voor passanten. De beheersmaatregelen die reeds in het ontwerp ingepast zijn c.q. nog getroffen worden, zijn: op grote diepte boren, historisch onderzoek naar de ondergrond, vergrote afstand tussen de tunnelboormachines, verlaagde boorsnelheid, zorgvuldige boorinstructies, het opstellen van een incidentendraaiboek en inrichten van de incidentenorganisatie. Overwogen wordt om bewoners voor de meest kritieke tracédelen (de Pijp) voorafgaande aan en gedurende de tunnelboorpassage voor enkele dagen preventief een hotel of andere tijdelijke woonruimte aan te bieden.
- *verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*
Vanwege de slechte staat van de huidige walmuur bij het Natte Damrak en de ter plaatse zeer slechte grondcondities - al eerder werd een verzakking geconstateerd tijdens de inspectie van de walmuur - bestaat het risico dat bij het boorproces de walmuur verzakt of bezwijkt. Dit kan, afhankelijk van de mate waarin het risico zich manifesteert, tot grote gevolgen voor de planning en kosten kunnen leiden. Om mogelijke problemen zo goed mogelijk te voorkomen wordt een vriesscherm onder het Natte Damrak en de walmuur aangebracht met gestuurde vrieslansen. Daarnaast zal de walmuur nog verstevigd worden.
- *complexiteit bij stationspassages*
Het proces waarbij de tunnelboormachines (TBM) de diepe stations in de binnenstad doorboren luistert nauw. Het risico bestaat dat er bij het doorboren van de stationswand zakkingen optreden. Ook bestaat er het risico van lekkages in het boorfront. Wanneer deze risico's optreden, heeft dit vertragingen en mogelijk extra kosten tot gevolg. Het ontwerp van de TBM's is speciaal op deze situatie afgestemd. Daarnaast wordt onderzocht of een zogenaamd "dichtblok" voor het station mogelijk is om het risico te beperken. De procedures ten aanzien van de

stationspassages worden zorgvuldig opgesteld. Tijdens de stationspassages wordt de betreffende locatie bij het station afgeschermd en beveiligd.

- *cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen.*

Het risico bestaat dat er met het boren een verstoring in de ondergrond ontstaat (1 á 2 cm) met zakkingen tot gevolg. Dit kan resulteren in cosmetische en in het ergste geval constructieve schade aan nabij gelegen panden en infrastructuur. De kans is relatief groot dat dergelijke schades door het boorproces zullen optreden. Om dit risico te reduceren wordt op 8 locaties (waaronder Munttoren en Bijenkorf) de fundatie versterkt door "compensation grouting". Daarnaast wordt zowel de omgeving (zettingen) als het boorproces zelf gemonitord. Bij dreigende afwijkingen wordt het boorproces bijgesteld.

- *geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*

De boorwerkzaamheden die 7x24 uur plaatsvinden, veroorzaken mogelijke geluidsoverlast bij de startschacht en de openingen van de diepe stations in de binnenstad. Voor het 7x24 uur kunnen werken is een werktijdenonthefing nodig. Er bestaat een reële kans dat bij met name de werkterreinen overlast ontstaat. Er worden geluidsreducerende maatregelen getroffen door een hal boven de startschacht te plaatsen. Daarnaast worden de openingen van de diepe stations in de binnenstad afgeschermd. Tot slot vindt er gerichte communicatie plaats over de werkzaamheden en zal er proactief worden gereageerd op geconstateerde hinder. De resultaten van het uitgevoerde akoestische onderzoek met betrekking tot het werkterrein ter hoogte van de bouwplaats zijn positief.

Raakvlakrisico's

Tussen de verschillende contracten bestaan diverse raakvlakken in de planning. Dit geldt vooral voor de contracten die op het kritieke pad van de planning liggen. Het risico bestaat dat uitloop in één van de contracten tot gevolg heeft dat andere contracten tevens zullen uitlopen waarbij de stilstandkosten voor rekening van de gemeente komen. Bijkomend gevolg is dat ook de projectorganisatie langer in stand gehouden zal moeten worden met financiële gevolgen van dien. De gevolgschade is in de verschillende contracten uitgesloten. Ter beperking van deze risico's is in 2008 het raakvlakmanagement versterkt en zijn/worden contractuele aanpassingen gepleegd om de prikkel tot vertragen bij de aannemers te reduceren. Tot slot draagt het opstellen van een integrale planning en het actief bewaken daarvan bij ter beheersing van dit risico.

Safetycase en integraliteit vervoerssysteem

Voordat de metro in gebruik kan worden genomen, moet in de eindfase van het project de veiligheid van het vervoerssysteem (safetycase) worden aangetoond. Er bestaat een risico dat uit de verschillende testen blijkt dat de integrale werking van het vervoerssysteem niet geborgd is (voorbeeld is de veiligheidssituatie van de tunnel in de A73). Het gevolg is dat de metrolijn later dan gepland opengesteld kan worden en er nog mogelijke aanpassingen gedaan moeten worden om de integraliteit van het systeem te laten werken. Om dit te voorkomen worden de veiligheidseisen gespecificeerd in het nog aan te besteden contract Spoor techniek & Afbouw. Daarnaast zal het test- en integratieprogramma zodanig worden ingericht dat voldoende bewijsvoering vergaard wordt voor de safetycase. Er vindt, tot slot, intensief overleg plaats tussen het projectbureau Noord/Zuidlijn (aanleg) en het bureau AMSYS (exploitatie).

Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg)

Er bestaat een kleine kans dat er zich toch mogelijk een aantal incidenten kunnen voordoen ondanks de reeds genomen maatregelen. Enkele voorbeelden zijn het aanvaringsrisico tijdens het afzinken van de tunnelelementen in het IJ, het opbarsten van de bodem bij station Ceintuurbaan ondanks het toepassen van verhoogde luchtdruk, het aantreffen van grote obstakels in de ondergrond tijdens het boorproces, het bezwijken van het hoofdlager van de tunnelboormachine en brand tijdens de

uitvoering van bouwwerkzaamheden. De projectorganisatie schenkt grote aandacht aan het voorkomen van dergelijke incidenten.

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 Q4/2008 na mutaties pp 2008</i>	<i>Mutatie overboeken uit risicofonds</i>	<i>Budget Q1/2009 pp 2008</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Mutatie overboeken uit risicofonds</i>	<i>Budget Q2/2009 pp 2009</i>
<i>Projectkosten</i>						
Bouw	1.837,8	1,0	1.838,8	30,9	32,2	1.901,9
Bijkomend	117,1	0,1	117,2	1,9		119,1
VAT	432,7	0,1	432,8	5,8		438,6
Beheersmaatregelen	25,0		25,0	0,8		25,8
Totaal excl. risicofonds	2.412,6	1,2	2.413,8	39,4	32,2	2.485,4
<i>Projectbijdragen</i>						
Rijk	1.113,0		1.113,0	11,8		1.124,8
Regio	119,0		119,0	0,5		119,5
Parkeergarages	53,4		53,4	1,6		55,0
Gemeente excl. Risicofonds	1.127,2	1,2	1.128,4	25,5	32,2	1.186,1
Totaal excl. risicofonds	2.412,6	1,2	2.413,8	39,4	32,2	2.485,4

In de kolom van het vierde kwartaal 2008 is het budget voor het project verhoogd op basis van de prognose einde werk per ultimo 2008, conform Raadsbesluit van juli 2009. Het gebudgetteerde gemeentelijke aandeel in de projectkosten bedraagt € 1.186,1 mln. tegen prijspeil 2009 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, of te nemen beheersmaatregelen ter beperking van risico's. 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 Q4/2008 na mutaties pp 2008</i>	<i>Mutatie overboeken uit risicofonds</i>	<i>Budget Q1/2009 pp 2008</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Mutatie overboeken uit risicofonds</i>	<i>Budget Q2/2009 pp 2009</i>
<i>Gemeentelijk aandeel</i>						
Gemeente excl. Risicofonds	1.127,2	1,2	1.128,4	25,5	32,2	1.186,1
Risicofonds	173,1	-/ 1,2	171,9	5,1	-/ 32,2	144,8
Gemeente incl. risicofonds	1.300,3	0,0	1.300,3	30,6	0,0	1.330,9

Uit deze tabel blijkt dat het gebudgetteerde gemeentelijk aandeel tegen prijspeil 2009 en inclusief het risicofonds € 1.330,9 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>	Q1/2009	Q2/2009	Wijziging
Verplicht	1.502,4	1.565,4	63,0
Betaald	1.203,2	1.248,8	45,6
Ontvangen rijkssubsidie	604,7	611,0	6,3
Ontvangen bijdragen	67,6	67,6	0,0

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het tweede kwartaal van 2009 is voor € 6,3 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 tweede kwartaal van 2009 is de volgende mijlpaal gepasseerd:

Mijlpaal 144+145, Tracédeel 54, zijwanden en dak gestort.

Mijlpaal 3, Tracédeel 3, Oostelijke viaducten, noordelijk landhoofd en 50% van de portalen gereed

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-afrekbaar 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 01.01.2003, komt daarmee te vervallen. Inmiddels is overleg met de Belastingdienst opgestart met betrekking tot 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, is overleg in breder verband tussen SRA en het Rijk gaande. Dit betekent voor het overleg over de prijscompensatie vanaf 2004 een pas op de plaats.

5. INFORMATIE

5.1 Programma “V”

Programma V is in het programma dat het projectbureau heeft gestart naar aanleiding van de verzakkingen op de Vijzelgracht.

Het nazorgtraject in het kader van programma V is geheel afgerond met het recente besluit tot herstart van de Raad na het uitkomen van het advies van de Commissie Veerman.

Bij het onderdeel calamiteitenmanagement zijn in het kader van het aangepaste en door B&W goedgekeurde Incidentenplan oefeningen uitgevoerd, gericht op de bereikbaarheid van de pikethouders van het projectbureau en die van de aannemers. In het komende kwartaal worden deze oefeningen voortgezet en uitgebreid met opkomstoefeningen. Er zullen oefeningen met hulpdiensten, acteurs en mogelijk ook bewoners worden georganiseerd.

Voor de opvang van bewoners bij calamiteiten zijn afspraken gemaakt met twee grote hotels in de binnenstad. Deze afspraken worden in het derde kwartaal officieel bekrachtigd.

Het calamiteitenmanagement is op orde en wordt weer binnen de reguliere organisatie ondergebracht. Bij het onderdeel risicomanagement zijn de risicosessies in alle contracten afgerond waarbij “omgeving” in de brede zin van de betekenis expliciet bij de risico’s is beschouwd en als apart label in de database is opgenomen. De risico’s zijn samen met de aannemers geïnventariseerd en ook de daaruit voortvloeiende incidentendeelplannen zijn in nauwe samenwerking gerealiseerd. In het tweede kwartaal zijn voorbereidingen getroffen voor een calamiteitenoefening die in het derde kwartaal van 2009 zal gaan plaatsvinden.

In de loop van het tweede kwartaal heeft bureau Riskineering de werkzaamheden voor het risicomanagement overgenomen van bureau PRC. Nog meer dan voorheen zal bij Riskineering de focus op beheersing van de risico’s in de contracten liggen.

Voor de bouw van de diepe stations zijn incidentenmanagementplannen opgesteld. Deze plannen beschrijven hoe wordt omgegaan met incidenten en bijna-incidenten waarvan de kans op optreden gering is, maar die (mogelijk) wel een effect (schade of overlast) hebben op de directe omgeving van de bouwplaats. De plannen beschrijven ook hoe de kans op deze incidenten en de ernst van de mogelijke gevolgen kan worden beperkt en geven verder inzicht in hoe gehandeld moet worden indien er zich een noodscenario voordoet. Voor incidenten en noodsituaties binnen het bouwterrein heeft de aannemer een incidentenplan opgesteld dat aansluit op het incidentenplan van de Noord/Zuidlijn.

Bij risicomanagement zijn de activiteiten zover op orde en in de contracten geïncorporeerd dat ook de werkzaamheden van dit onderdeel van programma V weer geheel binnen de lijnorganisatie zelf kunnen worden opgepakt.

Bij communicatiemanagement is de risicocommunicatie op een nieuwe leest geschoeid en wordt er nu op een open en realistische manier informatie naar buiten gebracht. Dit heeft onder meer voor station Ceintuurbaan plaatsgevonden en ook de lijst met kleine-kans-groot-gevolg-risico’s is openbaar gemaakt.

Verder hebben in het tweede kwartaal diverse interactieve sessies met omwonenden van de diepe stations plaatsgevonden (zowel BCU’s als aparte sessies) waarbij gezamenlijk risico’s zijn doorgenomen (Ceintuurbaan: graven onder luchtdruk) en oplossingen gezocht voor bijvoorbeeld de inrichting van de werkterreinen (Vijzelgracht

en Rokin: locatie vriesinstallaties). Recent is een nieuwe manager Communicatie aangesteld die momenteel werkt aan een integrale kadernotitie.

5.2 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 mei ging vooral over de heiwerkzaamheden. 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. Op 9 april werd het oostelijk deel van de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg feestelijk geopend. Het Bouwdok Sixhaven en bouwterrein Buikslotermeerplein deden mee aan de Open Dag op 6 juni.

Stationseiland/Damrak

Dit kwartaal ontvingen bewoners en ondernemers elke maand de informatiebrief Stationseiland en in juni 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 inclusief de startschacht in het Natte Damrak. Dit kwartaal verschenen twee extra informatiebrieven: over het avond- en nachtwerk voor de plaatsing van de portaalkranen en over de aanvraag van een werktijdenonthefving voor het boorproces.

Er vonden drie 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 het akoestisch onderzoek voor het boorproces en het advies van de Commissie Veerman. 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 nieuwe ramen met dubbel glas en de aankleding van de toekomstige hal over de startschacht. De plaatsing van de nieuwe ramen kwam gereed bij de eerste van de drie panden.

Rokin

De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Onderwerpen waren de actuele stand van zaken en de voorbereidingen voor het bevriezen van de diepwandvoegen. Er werden twee vierwekelijkse overzichten verspreid.

In de week van 14 tot en met 17 april jl. werd een groot aantal fotopanelen aan de bouwhekken rondom de bouwput op het Rokin opgehangen.

Het Projectbureau wil met het aanbrengen van de panelen de buurt aantrekkelijker maken voor bewoners, ondernemers en passanten.



"De fotopanelen zijn van de hand van Robin van het Haar. Met zijn ontwerp wil hij "impliciet refereren aan het ongemak van een bouwlocatie en expliciet een beeld creëren waarin mensen zich herkennen."

Vijzelgracht

De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Er waren drie speciale bijeenkomsten: 20 april verkenning locatie vriesinstallatie, 23 april bewoners zwarte blok, 29 juni informatieavond voorbereiding aanbrengen vriesinstallatie.. Er werden in totaal 7 informatiebrieven verspreid.

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 wordt uitgegraven onder verhoogde luchtdruk.

Er is in het tweede kwartaal 1 maal overleg geweest met de Bewonersvereniging Ferdinand Bolstraat waarin de werkzaamheden van de nieuwe fase centraal stonden. In juni werden de ramen langs het gehele bouwterrein gelapt.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden.

Eén ondernemer uit de Daniël Stalpertstraat maakt nog steeds gebruik van de aangeboden alternatieve werkruimte.

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

Bezoekersaantallen

In het tweede kwartaal kwamen 8.685 bezoekers naar Stationsplein 7. De bezoekers die tijdens de Open Dag op 6 juni zijn geweest zijn hierin echter niet opgenomen. Tijdens de Open Dag zijn er ongeveer 2000 bezoekers geweest. Er werden 12

rondleidingen gegeven. Aan het begin van de ochtend namen ongeveer 25 personen deel aan een rondleiding, aan het einde van de dag liepen de groepen op tot 60 personen.

Er werden in het informatiecentrum in het tweede kwartaal op normale dagen 145 rondleidingen en 42 lezingen gegeven.

Thema avond

Op 25 juni was er een thema avond met als thema De zinksleuf onder het Centraal Station. Deze avond werd door 30 personen bezocht.

Mijn Aarde

Begin juli was de prijsuitreiking van de “Mijn Aarde” wedstrijd in het Informatiecentrum. Vijf geselecteerde groepen leerlingen presenteerden hun 3d ontwerp van één van de acht stations van de Noord/Zuidlijn aan een deskundige Noord/Zuidlijn jury. Afsluitend hebben de leerlingen nog een bezoek gebracht aan de bouwput van Noord/Zuidlijnstation Ceintuurbaan.

Bouwplaatsbezoeken

Veel mensen willen graag eens achter de bouwhekken kijken. Medewerkers en relaties van projecten en aannemers bezoeken steeds vaker op initiatief van de projecten en aannemers de eigen bouwplaats. Dit gebeurt meestal onder begeleiding van de projectbegeleiders, toezichthouders of mensen van de aannemers. Het informatiecentrum wordt steeds meer ingeschakeld bij de organisatie en begeleiding van deze bezoeken.

In 2008 ging het om 95 bouwplaatsbezoeken die in combinatie met een bezoek aan het informatiecentrum werden geregeld.

Vanaf april 2009 zijn alle aanvragen van bouwplaatsbezoeken door het Informatiecentrum geregeld. Van april t/m juni werden 13 bezoeken geregeld.

'Van paardentram tot Noord/Zuidlijn'

Dat is de naam van een speciaal informatieprogramma voor basisscholen vanaf groep 6 tot en met 8. Het programma kon worden geboekt van april tot en met juli. Het schetst de geschiedenis van het openbaar vervoer in Amsterdam en bestaat uit een film, een rondleiding door het Informatiecentrum toegespitst op het onderwerp en een afsluitende puzzeltocht. In totaal hebben twintig groepen aan het programma deelgenomen.

5.5 In de pers

De berichtgeving in de media over de Noord/Zuidlijn stond in dit kwartaal vooral in het teken van het onderzoek van de Commissie Veerman. Het tussentijdse advies van de commissie in april en de presentatie van het eindrapport in juni kregen veel aandacht in de media. Ook de Open Dag op 6 juni kreeg veel media- aandacht.

1. BIJLAGEN

1. Aangevraagde vergunningen

Remmingwerk Wagenaarsbrug

Er wordt een stalen remmingwerk aangebracht in het Noordhollandsch Kanaal aan de oostzijde ter hoogte van de Wagenaarsbrug. Dit ter vervanging van de destijds verwijderde houten remmingwerking vanwege de aanleg van de Noord/Zuidlijn tussen de Sixhaven en de Johan van Hasseltweg. De bouwaanvraag is 16 juni 2009 ingediend.

Grondwaterwet-vergunning station Rokin

Op 9 april is een verlengingsaanvraag ingediend voor de bemalingsperiode van de diepe bouwkuip en een toename van het bemalingsdebiet tot 338.100 m³ voor station Rokin. De vergunning is aangevraagd tot einde werk.

Grondwaterwet-vergunning station Vijzelgracht

Op 9 april is een verlengingsaanvraag, voor de in 2001 en 2007 verleende vergunningen, voor de onttrekking van grondwater ten behoeve van de aanleg van station Vijzelgracht ingediend. Het gaat dan m.n. om de verlenging van de bemalingsperiode en het toevoegen van bemalingsactiviteiten. Hierdoor verandert de hoeveelheid te onttrekken water. Het totale debiet is nu 517.150 m³. De vergunning is aangevraagd voor de duur van het werk.

Vergunning wet verontreiniging oppervlaktewater station Vijzelgracht

Op 22 april 2009 is verlenging aangevraagd, voor de lozingsperiode van de eerder afgegeven lozingsvergunning in 2006, in verband met het lozen van onttrokken grondwater op het oppervlaktewater. De vergunning wordt aangevraagd voor de duur van het werk.

Grondwaterwet-vergunning station Ceintuurbaan

In 2007 is reeds vergunning verleend voor het onttrekken van grondwater tijdens de bouw van station Ceintuurbaan, in verband met de aanleg van de diepe bouwput, de aanleg 2 stationstoegangen. Door de uitloop van de werkzaamheden is op 9 april verlenging van de bemalingsperiode aangevraagd voor de duur van het werk. Het totale debiet is 166.420 m³.

Vergunning wet verontreiniging oppervlaktewater station Ceintuurbaan

De lozingsperiode voor 2 reeds eerder afgegeven lozingsvergunningen in 2003 en 2007 moet vanwege de uitloop van de werkzaamheden worden verlengd. De aanvraag hiervoor is op 22 april 2009 ingediend. De vergunning voor het lozen van onttrokken grondwater op het oppervlaktewater is nu aangevraagd voor de duur van het werk.

Grondwaterwet-vergunning insitutunnel

Op 26 februari 2009 is een verlengingsverzoek ingediend tot juli 2015 voor de vergunning op grond van de Grondwaterwet die in 2003 is verleend. Het betreft de onttrekking van 1460 m³ per maand in verband met het droogpompen van de insitutunnel.

2. Lopende vergunningen

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 rechtbank heeft op 20 februari de belanghebbenden in het ongelijk gesteld. Belanghebbenden hebben hoger beroep ingesteld bij de Raad van State. De zittingsdatum is nog niet bekend. 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.

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. Op 7 juli 2008 is daarom een verlengingsaanvraag voor de instandhoudingstermijn van de dienstweg ingediend.

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 college van burgemeester en wethouders heeft op 16 juni de bezwaarschriften deels niet-ontvankelijk en deels ongegrond verklaard. Tegen dit besluit kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank.

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.

Bouw afdekking eindschacht

Op 8 mei 2009 is een tijdelijke bouwvergunning voor de tijdelijke afdekking van moot 1 aangevraagd. Dit omdat de werkzaamheden aan het station Rai/Europaplein grotendeels zijn afgerond, terwijl de aankomstdatum van de eerste boormachine is verschoven.

Lozingsontheffing definitieve drainage polderconstructie Rai/Europaplein

In de eindsituatie zal in de insitutunnel zuid water terecht 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.

3. Tijdelijke bouwaanvragen

Tijdelijke bouwaanvraag brug 326

Door het aanleggen van de bouwkuip voor caisson 2 en het aanvullen met zand is de naastliggende pijler van brug 326 geroteerd. Omdat het restant van brug 326 nog gebruikt wordt als werkterrein, wordt extra ondersteuning aangebracht. Hiermee is de veiligheid op en onder de brug gewaarborgd. De aanvraag is 11 juni 2009 ingediend.

Ondergronds uitkijkpunt Rokin

Op 12 mei 2009 is vergunning aangevraagd voor de realisatie van een tijdelijk ondergronds uitkijkpunt in staton Rokin. Vanaf dit uitkijkpunt kunnen belangstellenden de voortgang van de bouwwerkzaamheden op dit station volgen.

Tijdelijke bouwvergunning Ako boekhandel

Vanwege de aanleg Noord/Zuidlijn wordt het viaduct Minerva-as verlaagd. De Ako boekhandel in station Zuid/WTC wordt daarom tijdelijk verplaatst. Op 9 april 2009 is voor de alternatieve locatie een bouwaanvraag ingediend.

4. Onherroepelijke 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 20 november 2008 is de ontwerp-beschikking ter inzage gelegd tot 1 januari 2009. De vergunning is 11 maart 2009 verleend. De vergunning is vanaf 15 april 2009 onherroepelijk.

Grondwaterwet-vergunning Sixhaven

Op 20 april 2009 is verlenging, tot juli 2014, van de grondwaterwet-vergunning uit 2003 aangevraagd. Het betreft het tijdelijke onttrekken van grondwater voor de aanleg van het bouwdok en de insitutunnel Sixhaven. De vergunning is op 13 mei 2009 verlengd. De totale onttrekking zal naar verwachting 269.145 m3 bedragen.

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. De vergunning is 10 maart 2009 verleend. De vergunning is vanaf 14 april 2009 onherroepelijk.

Wijzigingsaanvraag bouwvergunning boortunnels

De bouwvergunning voor de boortunnels is 4 september 2008 verleend. Op grond van voortschrijdend inzicht zijn op twee 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. De vergunning is 6 april 2009 verleend en sinds 18 mei 2009 onherroepelijk.

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. De keurontheffing is 2 maart 2009 verleend. De vergunning is vanaf 13 april 2009 onherroepelijk.

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 o.a. aan kabels en leidingen kan veroorzaken. De maatregelen bestaan o.a. uit het loszagen en vjzelen van het brugdek en het plaatsen van koolstoflamellen. Hiervoor is op 7 oktober 2008 vergunning aangevraagd. De vergunning is 17 februari 2009 verleend. De vergunning is vanaf 31 maart 2009 onherroepelijk.

Bijlage: Projectplanning

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). 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 april 2009 tot en met juni 2009 beschreven.

2. De opdracht

De gemeenteraad heeft op 8 maart 2000 ingestemd met het Programma van Eisen AOBS. Op 9 mei 2001 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen 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 IJzide StationsEiland (verder te noemen als IJsei): 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.

Op 2 december 2008 heeft B&W ingestemd met het uitvoeringskrediet voor goederenliften en een toezichthoudersruimte met een chauffeursruimte. Beide bouwwerken worden onderdeel van project IJsei. De gemeenteraad heeft op 11 februari 2009 ingestemd met de uitvoering.

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 van de 1^e fase van de ruwbouw van het busstation afgerond.

Aan het waterplein oost vinden nog 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 horecavestiging zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld.

Inrichting tijdelijke busstation

Vanaf december 2009 zal het tijdelijke busplatform in gebruik worden genomen, op het westelijke gedeelte van het busstation ingericht voor de bussen van Arriva. In de tijdelijke situatie zullen er 10 halteplaatsen zijn. Deze zijn ter vervanging van het streekbusplatform kop Oosterdokseiland. Het busstation met de tijdelijke inrichting wordt metabri's gerealiseerd; de overkapping wordt later gebouwd.

Daarnaast worden voor het laden en lossen van het NS-station goederenliften gebouwd.

Het busstation van project IJsei zal vóór de definitieve ingebruikname (in zoals het er nu naar uitziet 2012) worden ingericht met een systeem voor dynamische reizigersinformatie en dynamische halte toewijzing. 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

In het contract met de aannemer van de overkapping (CSH) zijn niet alle constructiedetails voorgeschreven. Hierdoor was het noodzakelijk nog veel details te ontwerpen en te berekenen. Het ontwerpen en berekenen vraagt een intensief en langdurig engineeringproces.

Het engineeringproces met CSH is afgerond en de constructiewijzigingen zijn bekend. In de oorspronkelijke planning zou de aannemer in 2009 zowel aan de oost- als aan de westzijde een gedeelte van de overkapping bouwen, zodat in december 2009 het tijdelijk busstation met overkapping in gebruik kon worden gesteld.

Het realiseren van zowel het westelijke als oostelijke deel van de kap, vóór de ingebruikname van het busstation met tijdelijke inrichting, zal in verband met de nog lopende uitwerking en meerwerkonderhandeling niet worden gehaald. Naast deze onderhandeling is afstemming nodig met Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) over de tijdelijke voorzieningen tijdens de bouw. Daarnaast zijn er overleggen met diverse partijen over de montagemoogelijkheden van de kap.

Project IJsei streeft ernaar om, indien dat enigszins mogelijk is, toch nog een deel van de kap te bouwen in 2009.

Dag van de Bouw 2009

Ook dit jaar organiseerde Bouwend Nederland weer een landelijke Dag van de Bouw. Het doel van de dag is om het grote publiek kennis te laten maken van tal van uiteenlopende bouw- en infrawerken. Stuk voor stuk projecten die normaal niet voor het publiek toegankelijk zijn.

Ook IJsei opende haar hekken op zaterdag 6 juni. De bezoekers konden een kijkje nemen in de autotunnel en op het busplatform. Aan de hand van informatieborden en foto's konden de bezoekers ontdekken hoe de IJzijde van het Stationseiland er vanaf 2012 uitziet. De medewerkers van het project IJsei stonden klaar om vragen te beantwoorden.

Risicoanalyse

Jaarlijks wordt door project IJsei een risicoanalyse opgesteld aan de hand van een risicosessie. Conform het verwachtingspatroon en de uitgevoerde werken nemen het risico jaarlijks af. Zo ook na de laatste risicosessie in 2008. Het huidige risicoprofiel, berekend volgens de Risman methode, komt uit op een verwachtingswaarde van € 6,1 miljoen.

Er wordt binnen het project actief risicomanagement gevoerd, wat betekent dat er in een continu proces bekeken wordt welke maatregelen moeten worden toegepast ter beheersing van de risico's.

Als belangrijkste risico's staan de technische uitvoering in relatie tot de planning van de overkapping en de sterke afhankelijkheid van de planning van project Noord/Zuidlijn. Vanwege de onlosmakelijke verbondenheid van beide projecten betekent een vertraging van het ene project een direct tijdsgevolg voor het andere project.

Veiligheid

Gevolg van het uitstellen van de bouw van de kap is dat er gebouwd wordt over het busstation op moment van gebruik door reizigers. Met DMB en Coördinatie Stationseiland is afstemming gaande over de veiligheid van de bouw. Het project IJsei is verantwoordelijk voor de bouwveiligheid op de bouw en de veiligheid van de omgeving tijdens de bouw. DMB houdt toezicht op de bouwveiligheid voor de omgeving (belendingen, weg en weggebruikers etc.). Het project zal een bouwveiligheidsplan voor de bouw van de overkapping maken, dat voor accordering aan DMB wordt voorgelegd.

4. Scope

Op het busstation komt op verzoek van de Stadsregio Amsterdam een ruimte voor de vervoerders. Ook worden vooruitlopend op de uitgifte van de IJhal 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 van het tijdelijke busstation.

5. Financiën

Hieronder wordt de stand van de verplichtingen ten opzichte van het budget weergegeven van project IJsei en van het daarbinnen vallende deelproject AOBS. Omdat het op basis van verplichtingen is opgesteld zijn er het afgelopen kwartaal weinig wijzigingen. De verhouding tussen verplicht en uitgegeven is sterker gewijzigd door de realisatie.

Project IJsei totaal	
Budget IJsei (incl. € 1,1 mio Indy)	204,03
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50
Budget IJsei	196,53
Verplichtingen:	147,90
- Uitvoeringskosten	102,74
- Diversen	15,60
- VAT-kosten	29,56
Restant budget	48,63

Projectonderdeel AOBS	
Budget	130,19
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50
Budget AOBS	122,69
Verplichtingen:	115,21
- Uitvoeringskosten	84,34
- Diversen	10,66
- VAT-kosten	20,21
Restant budget	7,48

Dekking projectonderdeel AO-BS

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

*bedragen zijn exclusief btw
prijspeil 2008*

Het deel dat door de Noord/Zuidlijn wordt uitgevoerd ten behoeve van project IJsei zal binnenkort aanvangen. De dekking van de € 7,5 miljoen zal dan ook in 2009 vanuit IJsei aan de Noord/Zuidlijn worden overgedragen.

Het Rijk draagt aan het deelproject AOBS € 37,68 miljoen excl. BTW bij, dit is opgenomen in de beschikking Noord/Zuidlijn. Dekking van het gehele project IJsei is reeds in 2002 vastgesteld. Er is eind juni 2009 nog geen indexeringspercentage van Rijkswaterstaat ontvangen, zodat nog het prijspeil 2008 wordt gehanteerd.

De rijkssubsidie wordt gedeclareerd in mijlpalen. In de volgende paragraaf staan de data van de mijlpalen vermeld. Tot 2008 zijn zeven mijlpalen verstreken, gedeclareerd en ontvangen. Begin 2009 is de 8^{ste} mijlpaal gedeclareerd en in het 2^e kwartaal 2009 ontvangen. De laatste mijlpaal staat gepland voor 4^e kwartaal 2009. De aannemer heeft de verplichting op zich genomen het busstation gereed voor gebruik te hebben op 12 december 2009.

Er zijn geen redenen om aan te nemen dat het budget voor IJsei onvoldoende zou zijn om het gehele project af te ronden.

6. Planning

Begin 2009 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 begin 2009.

De rest van 2009 wordt nog gewerkt aan de afbouw en inrichting van het tijdelijk busstation. Na december 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 mijlpaal van de Ba9 geeft 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
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	30 maart 2009

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

Nog te declareren en te ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
Ba9	Busstation en toeritten gereed voor ingebruikname *	1 maart 2007	4 ^e kwartaal 2009

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

