



Halfjaarrapportage Zuidasdok

1 juli t/m 31 december 2024

*Aanvoer damwanden
Knooppunt De Nieuwe Meer,
november 2024*

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Doel rapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Programmadoelstellingen	3
2. Samenvatting & actualiteit	5
3. Programmavoortgang	8
3.1 Programma	8
3.2 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)	8
3.3 S&C/ICT Metro	11
3.4 Knooppunten	11
3.5 Tunnel	13
3.6 Projectoverstijgend	14
3.7 Integrale veiligheid	16
4. Omgeving & Communicatie	19
4.1 Stakeholdermanagement	19
4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid	20
4.3 Communicatie	23
5. Programmabeheersing	25
5.1 Scope	25
5.2 Planning	25
5.3 Financiën	27
5.4 Risico's	32
5.5 Organisatie en kwaliteit	37
Bijlagen	38
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17)	38
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12)	40
Financiering	41

Auteur: **Programmaorganisatie
Zuidasdok**

Versie: **1.0**

Datum: **18 maart 2025**

Status: **Definitief**

1. Inleiding

1.1 Doel rapportage

Het doel van deze Halfjaarrapportage van het programma Zuidasdok is de opdrachtgevers te informeren en verantwoording af te leggen over de voortgang van het programma.

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 juli tot en met 31 december 2024.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 rapporteert over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma. Tot slot geeft hoofdstuk 5 inzicht in de stand van zaken van de beheersing van het programma.

1.3 Programmadoelstellingen

Op 9 juli 2012 hebben het Rijk, de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland een voorkeursbeslissing genomen voor het project Zuidasdok. Deze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012 en de Structuurvisie Zuidasdok van 16 augustus 2012. Voor de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is in de Bestuursovereenkomst overeengekomen dat deze in een gecombineerde aanpak met het project Zuidasdok worden voorbereid en gerealiseerd, waarbij de aanpak van de knooppunten voor rekening en risico van het Rijk is.

De volgende programmadoelstellingen, ontleend aan de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en de structuurvisie Zuidasdok, worden gehanteerd bij Zuidasdok:

1. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad die van grote economische importantie is;
2. Door Zuidasdok kan de Zuidas verder uitgroeien tot internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam;
3. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem;
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur in de ontwikkeling van het Zuidasgebied teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Belangrijke aandachtspunten bij de realisatie van deze doelstellingen zijn de zorg voor een complete stad en infrastructuur in elke fase van de bouw van het project. Vooral de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied zijn van essentieel belang tijdens de uitvoering van het project.

Het programma Zuidasdok behelst:

1. Het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief

ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;

2. Een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoersterminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor (Derde perron);
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

2. Samenvatting & actualiteit

Zuidasdok werkt aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke Randstad over weg en spoor. Zuidasdok realiseert dit door in de komende jaren station Amsterdam Zuid (OVT) compleet te vernieuwen en de verkeersknooppunten De Nieuwe Meer en Amstel te verbreden en volledig aan te passen. Ter hoogte van het centrum van Zuidas verdwijnt de snelweg onder de grond waardoor bovengronds ruimte komt voor een derde treinperron en openbare ruimte aan de stad wordt toegevoegd.

In deze rapportage leest u de voortgang in de tweede helft van 2024 en wordt ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen.

Zuidasdok volop in uitvoering

De projecten OVT en Knooppunten hebben buiten belangrijke voortgang geboekt in de tweede helft van 2024.

OVT – zomerwerkzaamheden

In juli en augustus vonden omvangrijke werkzaamheden plaats op station Amsterdam Zuid. Hiervoor was het nodig dat metro's een aangepaste dienstregeling reden en de A10 Zuid meerdere keren werd afgesloten. De verkeersluwe maanden zijn benut om de laatste dakdelen van de nieuwe stationspassage op hun plek te brengen. Boven de bestaande passage is een metrodek gebouwd dat de volledige toekomstige breedte overspant. Dit dek is ingeschoven terwijl het station in gebruik bleef. Ook de laatste ontgravingswerkzaamheden in de Brittenpassage zijn verricht waarna een doorkijk door de nieuwe stationspassage mogelijk werd. Tot slot is het noordelijke metrospoor verlegd en op definitieve hoogte gebracht en zijn de ICT- en treinbeveiligingssystemen daarop aangepast.

OVT - opgangen naar nieuwe treinperrons

Na de werkzaamheden in de zomer stond de stationsvernieuwing in het teken van de nieuwe en definitieve treinperrons voor de Brittenpassage die in januari en maart 2025 worden gerealiseerd. In de tweede helft van 2024 is gewerkt aan de betonnen wanden voor de opgangen en perrons. Ook zijn alle definitieve kolommen gebouwd waarop het dak van de passage ligt. De oude steunpunten zijn weggehaald en de vloer van de kruipruimtes is gestort.

OVT - kabels en leidingen voor de Brittenpassage

In september zijn de werkzaamheden gestart om de nieuwe stationspassage te voorzien van warmte, water, elektra en telecom. De werkzaamheden hebben geleid tot hinder voor gebruikers aan de zuidzijde van het station.

Knooppunten - funderingswerk in volle gang

In knooppunt De Nieuwe Meer is doorgewerkt aan de voorbereiding van de wegverbreding. Zo zijn bouwwegen gemaakt en in gebruik genomen, bomen gekapt, vernagelde grondconstructies aangebracht en honderden damwandplanken de grond ingebracht. De werkzaamheden vonden pal naast de A10 Zuid plaats, waardoor de snelweg meerdere keren moest worden afgesloten.

Knooppunten - sloop bedientorens

Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de A10 Zuid is gestart met de sloop van de bedientorens voor de Schinkelbrug. De torens zijn grotendeels van binnenuit met een robot gesloopt om de hinder voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

Financiën

De Tweede Kamer en gemeenteraad zijn in december 2023 door de bestuurders geïnformeerd over het tekort dat Zuidasdok verwacht van € 600 – 800 miljoen. Dit tekort wordt veroorzaakt door prijsstijgingen, inflatie en een risicoaverse markt. Afgesproken is een taakstelling toe te passen van € 70 miljoen, die behaald moet worden door het soberder realiseren van de scope van Zuidasdok. Eén van die versoeringen, behaald door de samenloop van OVT-3 en het project Derde perron, heeft in deze verslagperiode geleid tot een lichte afname van het tekort. De opdrachtgevers van Zuidasdok hebben daarnaast ingestemd met een reeks versoeringen betreffende het hoofdwegennet, de tunnel en de openbare ruimte. In het eerste kwartaal van 2025 worden deze versoeringen in de financiële prognose verwerkt. Met deze versoeringen wordt de gewenste taakstelling van 70 M€ besparing naar verwachting ingevuld.

Met oog op het tekort en het lopende ontwerpproces van de tunnel hebben de opdrachtgevers afgesproken uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen.

Openstelling Brittenpassage

De bandbreedte voor de tussenmijlpaal openstelling Brittenpassage is 2026-2027. Intern is steeds gestuurd op begin 2026. Voor de uitvoeringsontwerpen en het afbouwen en testen is echter meer tijd nodig dan eerder gedacht, naar verwachting 6 tot 9 maanden. Dit brengt met zich mee dat de Brittenpassage ten opzichte van de interne planning later open kan (maar nog wel uiterlijk in 2027), en dat daardoor de verbouwing van de Minervapassage later zal starten en dus ook later gereed zal zijn. Hoeveel later is afhankelijk van het herplannen van twee 18-weekse buitendienststellingen. In de eerste helft van 2025 verwacht Zuidasdok meer inzicht te hebben in de exacte omvang van de vertraging en worden mogelijke gevolgen voor andere projecten van Zuidasdok inzichtelijk.

Gunning en ontwerp van de tunnel

In september is het ontwerp en de bouw van de tunnel definitief gegund aan VolkerWessels Infra. Daarmee is ook de bouwteamfase van start gegaan. In het bouwteam (een samenwerkingsverband tussen Zuidasdok en VolkerWessels Infra) wordt het tunnelontwerp gemaakt, van voorontwerp tot definitief ontwerp. Het gereedkomen van het integrale voorontwerp van de tunnel staat gepland voor het vierde kwartaal van 2025.

Aanbesteding Knooppunt Amstel gestart

In november is de aanbesteding van knooppunt Amstel gestart. Twee bouwcombinaties zijn inmiddels geselecteerd voor het doorlopen van de aanbestedingsprocedure: Amstel Verbindt (Boskalis, Mobilis en Van Gelder) en Combinatie Amstel10 (Heijmans, Dura Vermeer en BAM). Gunning is gepland in november 2025.

Bereikbaarheidsaanpak vastgesteld

Voor de verkeershinder door werkzaamheden van Zuidasdok is een bereikbaarheidsaanpak opgesteld die ook de basis vormt voor de regionale bereikbaarheidsaanpak. Dit zorgt voor eenduidigheid in de voorbereiding en

uitvoering van verkeersfaseringen en afsluitingen. Onderdeel van de aanpak zijn extra maatregelen om verkeershinder te beheersen tot een acceptabel niveau.

Wijzigingstracébesluit onherroepelijk

Over de verwerving van ligplaatsen in de Nieuwe Meer is overeenstemming bereikt. Daarop is het beroep bij de Raad van State ingetrokken en werd het wijzigingstracébesluit onherroepelijk. Een onherroepelijk wijzigingstracébesluit is de juridische basis voor het aanvragen van vergunningen.

De programmarisico's

In de top 10 programmarisico's zijn twee risico's toegenomen (krapte op de arbeidsmarkt en de bouwteamfase tunnel) en is er een gedaald (aanbesteding van de realisatiecontracten). De cumulatie van planningseffecten is als nieuw risico opgenomen. Dit betekent dat er extra druk op de totaalplanning van Zuidasdok komt. Om dit risico te beheersen, wordt de haalbaarheid van de buitendienststellingen continu gemonitord en wordt onderzocht of planningen op onderdelen minder afhankelijk van elkaar gemaakt kunnen worden. Het risico op het niet verkrijgen van een onherroepelijk wijzigingstracébesluit is vervallen.

3. Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 juli tot en met 31 december 2024.

3.1 Programma

Onderzoek versoberingsmogelijkheden

In de eerste helft van 2024 heeft het OGO, vanwege het financiële tekort van Zuidasdok, de opdracht van de bestuurders gekregen mogelijkheden voor versobering van Zuidasdok te onderzoeken. Op basis van dit onderzoek is afgesproken een taakstelling van 70 M€ toe te passen, die behaald moet worden door het soberder realiseren van de projectscope. Ook hebben de bestuurders verzocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken, waarbij sneller, eenvoudiger en goedkoper bouwen wordt afgezet tegen het veroorzaken van meer bouwhinder en verkeershinder. Besluitvorming is daarna aan de bestuurders.

De versoberingsmogelijkheden in het kader van de taakstelling worden in verschillende tranches aan het OGO voorgelegd voor besluitvorming. In deze verslagperiode heeft het OGO besloten een reeks versoberingen door te voeren betreffende het hoofdwegennet, de tunnel en de openbare ruimte. Met de versoberingen wordt de gewenste taakstelling van 70 M€ naar verwachting ingevuld. De eerste resultaten van de taakstelling zijn in de prognoses verwerkt. Een versobering van ca. 22 M€ is gerealiseerd door een synergievoordeel van OVT-3 Zuid met de realisatie van het project Derde Perron te benutten. In het eerste kwartaal van 2025 worden de versoberingen verder uitgewerkt.

3.2 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

<i>Planning</i>	<i>OVT-1 en OVT-2: 2020 – 2031 OVT-3: 2026 – 2036</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen OVT-1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijgpunten metro in de Minervapassage. OVT-2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons. OVT-3: realisatie koppen van de stationspassages, de noordelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en de zuidelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en aanleg openbare ruimte</i>
<i>Contract</i>	<i>OVT-1 en OVT-2: E&C-contract OVT-3: n.t.b.</i>

Uitvoeringswerkzaamheden

Zomerwerkzaamheden

Tussen 7 juli en 26 augustus 2024 vonden omvangrijke werkzaamheden plaats rond het noordelijke metrospoor van station Amsterdam Zuid. Tijdens deze periode reden de metro's een aangepaste dienstregeling en waren er meerdere afsluitingen van de A10 Zuid richting A4/Schiphol.

Alle dakdelen van de Brittenpassage liggen op hun plek

De laatste twee dakdelen van de nieuwe Brittenpassage zijn deze verslagperiode op hun definitieve plek geschoven. De ontgravingswerkzaamheden zijn afgerond en voor het eerst is een doorkijk door de Brittenpassage van noord naar zuid mogelijk.

Metrodek Minervapassage geplaatst

Voor de bestaande Minervapassage is het tweede metrodek gebouwd en op zijn plek geschoven terwijl het station open bleef. In 2025 wordt het derde en laatste dakdeel onder het metrospoor bij de Minervapassage geplaatst.

Noordelijk metrospoor op definitieve plek

De zomer is ook benut om het noordelijke metrospoor tussen de Beethovenstraat en Parnassusweg te verleggen en verhogen en voor de bouw van een nieuw metroviaduct. De aanpassing van de viaducten over de Parnassusweg en Beethovenstraat is goed verlopen. Het terugbouwen van het spoor liep vertraging op. In nauwe samenwerking met het GVB is het metrospoor twee dagen later dan gepland alsnog in dienst genomen. De latere indienstneming komt door vertraging in de spoorwerkzaamheden (perronbouw, energievoorziening en spoorbouw). Zuidasdok, Bouwcombinatie Nieuw-Zuid en andere betrokken partijen, zoals het GVB, hebben de werkzaamheden geëvalueerd. Leerpunten worden meegenomen voor de werkzaamheden aan het zuidelijke metrospoor komende zomer.

Bouwen aan opgangen naar nieuwe treinperrons

Na de werkzaamheden in de zomer is de bouw met volle kracht voortgegaan. Alles stond in het teken van de nieuwe en definitieve treinperrons voor de Brittenpassage die in januari en maart 2025 worden gerealiseerd. In deze verslagperiode is gewerkt aan de betonnen wanden voor de perronopgangen waarop de perrons gebouwd gaan worden. Daarnaast zijn alle definitieve kolommen gebouwd waarop het dak van de passage komt te liggen. De oude steunpunten zijn weggehaald en vloer van de kruipruimtes gestort.



Openstelling Brittenpassage

De bandbreedte voor de tussenmijlpaal openstelling Brittenpassage is 2026-2027. Intern is echter steeds gestuurd op begin 2026. Voor de

uitvoeringsontwerpen en het afbouwen en testen is echter meer tijd nodig dan eerder gedacht, naar verwachting 6 tot 9 maanden. Dit brengt met zich mee dat de Brittenpassage ten opzichte van de interne planning later open kan (maar nog wel uiterlijk in 2027), en dat daardoor de verbouwing van de Minervapassage later kan starten en dus ook later gereed zal zijn. Hoeveel later is afhankelijk van het herplannen van twee 18-weekse buitendienststellingen waarvan de start nu gepland staat in Q3 en Q4 2026. Het besluit hierover vindt plaats op de landelijke planningstafel van ProRail, waar deze vertraging in samenhang met alle andere spoorprojecten in de regio Amsterdam wordt bekeken. In de eerste helft van 2025 verwacht Zuidasdok meer inzicht te hebben in de exacte omvang van de vertraging en worden mogelijke gevolgen voor andere projecten van Zuidasdok inzichtelijk.

Ontwerpwerkzaamheden

Voortgang uitvoeringsontwerpen OVT-1

Het opstellen van de uitvoeringsontwerpen door Bouwcombinatie Nieuw-Zuid en toetsing daarvan door Zuidasdok heeft ondanks beheersmaatregelen vertraging opgelopen. Voor de bouwcombinatie blijft het verkrijgen van extra ontwerp- en uitvoeringscapaciteit (zowel voor OVT-1 als voor OVT-2) lastig in de bijzonder krappe arbeidsmarkt.

Nieuwe generatie seinen

Door Zuidasdok wordt het railverkeer technisch ontwerp (RVTO) opgesteld en aangeleverd aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid. Bij dit ontwerp is er rekening gehouden met een nieuwe generatie seinen. Inmiddels heeft ProRail aangegeven dat deze seinen nog niet leverbaar zijn. Zuidasdok zoekt samen met ProRail RVT en NS naar alternatieven waarbij het ontwerp niet hoeft te worden aangepast.

Overige zaken

Raakvlak OVT-3 en Derde Perron

In het eerste kwartaal van 2024 is de plan- en studiefase voor het toekomstig derde treinperron voor station Amsterdam Zuid gestart. Binnen de scope van Zuidasdok wordt rekening gehouden met een derde treinperron. Conform afspraken in het OGO van 6 oktober 2021 wordt uiterlijk in Q1-2027 gekeken hoe OVT-3 en het ProRail-project Derde Perron kunnen worden samengevoegd.

Kabels en leidingen naar de Brittenpassage

Voor de aansluiting van de Brittenpassage moeten kabels en leidingen aangelegd worden op het Gustav Mahlerplein. Onder regie van Zuidasdok vindt deze aanleg plaats door de nutsbedrijven. In september zijn de voorbereidende werkzaamheden, zoals uitwerken van het ontwerp en de contractering van een aannemer, gestart. De werkzaamheden leiden tot hinder voor gebruikers aan de zuidzijde van het station. Er is nauw contact met de aanliggende kantoren over het te allen tijde kunnen gebruiken van de nooduitgangen, brandweervoorzieningen en expeditie-uitgangen.

Tijdelijke openbare ruimte bij openstelling Brittenpassage

Bij de openstelling van de Brittenpassage moet de openbare ruimte aan de noord- en zuidzijde ingericht worden, passend bij een volwaardige stations entree. Aangezien op deze locatie de tunnel zal worden gebouwd, wordt de inrichting van tijdelijke aard volgens het *Handboek Inrichting tijdelijke openbare ruimte* dat in samenwerking met de gemeente Amsterdam is ontwikkeld. Het definitief ontwerp voor de openbare ruimte is opgesteld en binnenkort starten de werkzaamheden.

3.3 S&C/ICT Metro

<i>Planning</i>	<i>2020 – 2031</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren ICT-systemen (kaartverkoopautomaten, OV-chipkaartpoorten, camera's etc.) en werkzaamheden aan de metrobeveiliging- en besturingssystemen (S&C)</i>
<i>Contract</i>	<i>Er wordt gebruik gemaakt van bestaande raamcontracten (van het GVB) met S&C- en ICT-leveranciers.</i>

Voor de verhoging van het noordelijke metrospoor- en perron zijn aanpassingen doorgevoerd aan de ICT-componenten (OVCP-poorten, trein-tv systemen, camera's, dynamisch reizigersinformatie systeem, omroep, intercom, communicatienetwerk, wayfinding en wachtvoorzieningen) en aan het CBTC-systeem (Communication Based Train Control).

Het nieuwe gelijkrichterstation aan de Parnassusweg is vanaf het vierde kwartaal uitgebreid getest. Het testprogramma wordt in het eerste kwartaal van 2025 afgerond, waarna de metro vanuit dit station zal worden gevoed. Ook zijn de voorbereidingen voor het verhogen van het meest zuidelijke metrospoor en het verleggen van de metroperrons volop gaande. De engineering door opdrachtnemer S&C (Alstom) loopt voorspoedig, de eerste installatiewerkzaamheden worden in het tweede kwartaal van 2025 verwacht.

Het werven van technisch specialisten voor het project S&C/ICT is succesvol door Zuidasdok opgepakt. Hiermee is het risico op vertraging van de voorbereidingen voor het verleggen van de metroperrons beheersbaar. De druk op de capaciteit van deze specialisten bij het GVB en de aannemer blijft echter hoog.

3.4 Knooppunten

<i>Planning</i>	<i>2021 – 2036</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, incl. vervanging Rozenoordbrug</i>
<i>Contract</i>	<i>Knooppunt De Nieuwe Meer D&C-contract, knooppunt Amstel maatwerk twee-fasen contract</i>

Knooppunt De Nieuwe Meer

Bouwcombinatie TriAX stelt het definitief ontwerp (DO) op voor knooppunt De Nieuwe Meer. Bij het DO wordt het integraal voorontwerp (IVO) als uitgangspunt gehanteerd. Het DO wordt in zes batches uitgewerkt en er zijn inmiddels vijf batches door het project en de stakeholders gereviewd. In het eerste kwartaal van 2025 volgt de laatste batch, die in combinatie met lopende contractwijzigingen veel inspanning vraagt van TriAX. De impact van de lopende contractwijzigingen wordt in samenspraak met TriAX in het eerste kwartaal van 2025 verder behandeld.

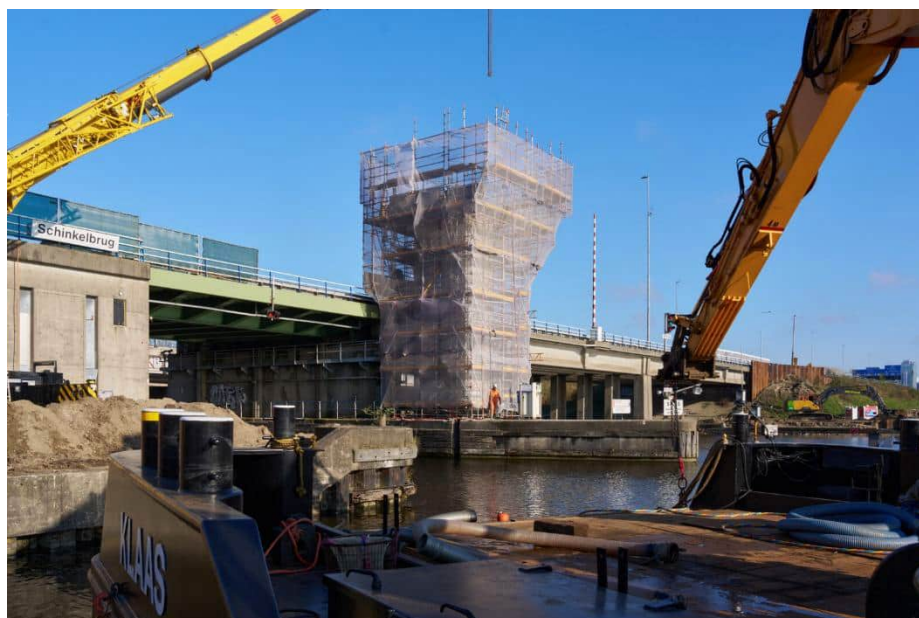
Tegelijkertijd worden de eerste werkzaamheden buiten uitgevoerd. Het Piet Kranenbergpad is vanaf augustus 2024 afgesloten en wordt gebruikt als bouwweg voor aan- en afvoer naar de bouwterreinen. Tijdens de spits kan het Piet Kranenbergpad wel door fietsers worden gebruikt zodat de hinder zo beperkt mogelijk blijft. Door passende verkeersmaatregelen, afzettingen en verkeersregelaars, wordt de veiligheid geborgd.

In het derde weekend van september is de A10 Zuid richting Hengelo/Utrecht afgesloten geweest voor het aanbrengen van damwanden. Tijdens deze

werkzaamheden is er een scheur in het asfalt ontstaan doordat de weg is verzakt. Vanwege herstelwerk is een rijstrook van de A4 enkele dagen afgesloten geweest. Naar aanleiding hiervan zijn maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Het weekend daarna is de A10 Zuid noordzijde afgesloten voor het kappen van bomen zodat kan worden gestart met de aanleg van de nieuwe fly-over.

In november en december 2024 is in drie weekenden de A10 Zuid gedeeltelijk afgesloten geweest ten behoeve van het aanbrengen van diverse damwandschermen, onder ander ter plaatse van het spoortalud van ProRail. De werkzaamheden zijn beheerst verlopen en de A10 is weer tijdig opengesteld.

Daarnaast is in het laatste kwartaal van 2024 het bodempeil bij de Schinkel minder diep gemaakt, zijn er vernagelde grondconstructies ter hoogte van de Schinkelbrug en het gebouw Zuidcirkel aangebracht, zijn de bedientorens grotendeels gesloopt en is de eerste fundering aangebracht.



TriAX heeft bij de voorbereiding van de fundatiewerkzaamheden bij het Infinity gebouw geconstateerd dat er grondankers in de grond zijn achtergebleven. Deze grondankers waren destijds nodig voor de bouw van het Infinity gebouw en zouden na de bouw weer verwijderd worden. Dit blijkt niet het geval. Er hebben gesprekken plaatsgevonden met de eigenaar van het Infinity gebouw en Zuidasdok is met TriAX in gesprek over de consequenties voor de werkzaamheden.

Watercompensatie

In het derde kwartaal is de vergunning verleend door het Hoogheemraadschap van Rijnland voor werkzaamheden waarbij extra wateroppervlakte wordt gerealiseerd bij de watersportvereniging in de Nieuwe Meer en onder de Schinkelbrug.

Ligplaatsen in de Nieuwe Meer

Door de uitbreiding van de Schinkelbrug moet aan de zuidzijde van de A10 een aantal ligplaatsen van twee eigenaren in de Nieuwe Meer worden verwijderd. Met een van de eigenaren was al eerder overeenstemming bereikt, in deze verslagperiode is ook met de andere eigenaar overeenstemming bereikt. De bewuste ligplaatsen zijn inmiddels verwijderd.

Planning van wegafsluitingen

Bij de uitwerking van het definitief ontwerp en de fasering van de werkzaamheden is door TriAX aangegeven dat het voor een veilige bouw van een pijler van de fly-over van de A10 Zuid noodzakelijk is de verbinding van de A10 West naar de A10 Zuid af te sluiten. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd tijdens de 16-daagse wegafsluiting voor OVT en knooppunt De Nieuwe Meer die in juni 2025 start.

Stalen vallen Schinkelbrug

Rijkswaterstaat heeft Zuidasdok gevraagd een impactanalyse uit te voeren naar de gevolgen van nieuwe eisen ten aanzien van vermoeiing van de stalen vallen van de Schinkelbrug. Deze worden naar verwachting in 2028 van kracht. De nieuwe eisen brengen met zich mee dat het ontwerp van de Schinkelbrug moet worden aangepast. De omvang en het effect van de benodigde aanpassing is uitgewerkt en zal resulteren in een contractwijziging met TriAX. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat opdracht verleend voor het aanpassen van het ontwerp (zie paragraaf 5.1.). De omvang en het effect van de benodigde aanpassing wordt, inclusief eventuele planningseffecten, uitgewerkt en zal resulteren in een contractwijziging met TriAX voor rekening en risico van Rijkswaterstaat.

Knooppunt Amstel

De aanbesteding van knooppunt Amstel is voorbereid in een portfolio-aanpak bestaande uit twee delen (Zuid en Noord) die gefaseerd worden opgedragen. Daarbij wordt voor de zuidzijde, inclusief de vervanging van de Rozenoordbrug, een tweefasen-aanpak gehanteerd. Het inkoopplan hiervoor is op 19 september 2024 door het OGO vastgesteld. Deze aanpak is inmiddels verwerkt in de planning en raming voor beide deellovereenkomsten. Het moment van oplevering van knooppunt Amstel zal bepalend worden voor de eindmijlpaal van Zuidasdok (zie H5.2 Planning).

Doel van de aanbesteding is het sluiten van een koepelovereenkomst, bestaande uit twee deellovereenkomsten, met één opdrachtnemer. Bij opdrachtverlening van de koepelovereenkomst wordt meteen opdracht verleend voor de deellovereenkomst knooppunt Amstel-Zuid. Deellovereenkomst knooppunt Amstel-Noord wordt opgedragen nadat bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden over het financieel tekort van Zuidasdok en na voldoende performance van de opdrachtnemer.

De definitieve aankondiging van de aanbesteding is gepubliceerd op 8 november 2024. De dialoog vindt plaats in het voorjaar van 2025 waarna de inschrijving voor de zomer van 2025 moet zijn ontvangen. Gunning is gepland in november 2025.

3.5 Tunnel

<i>Planning</i>	<i>2023 – 2035</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren tunnel A10 (Zuid en Noord)</i>
<i>Contract</i>	<i>Maatwerk-bouwteamovereenkomst voor het ontwerp t/m DO+ en een E&C-contract voor de uitvoering</i>

Gunning

Deze verslagperiode is het ontwerp en de bouw van de tunnel definitief gegund aan VolkerWessels Infra. Op 3 september is het contract ondertekend en is de bouwteamfase van start gegaan.

Bouwteam

In het bouwteam (een samenwerkingsverband tussen Zuidasdok en VolkerWessels Infra) wordt het tunnelontwerp uitgewerkt. Het integraal

Voorontwerp van de gehele tunnel staat gepland voor het vierde kwartaal van 2025.

De eerste fase behelst het mobiliseren en inrichten van de bouwteamorganisatie, onder andere door het opstellen van het bouwteammanagementplan en deelmanagementplannen om zo een goede basis te leggen voor het doorlopen van de complexe ontwerpfases. Parallel aan dit traject is er een document- en eisenanalyse uitgevoerd als onderdeel van de systeemontwerpfase.

Voortgang versoberingsopgave

Zoals in de eerste halfjaarrapportage van 2024 aangegeven, is met de bestuurders afgesproken om versoberingsmogelijkheden te onderzoeken die behaald moeten worden door het soberder realiseren van de projectscope. Met het realisatieconcept van opdrachtnemer wordt onderzocht of de eerder bedachte versoberingsmogelijkheden voor tunnel realiseerbaar en kansrijk zijn.

Vorbereidende werkzaamheden

Verwijderen kabels en leidingen

Verlaten kabels en leidingen aan de westzijde van de Parnassusweg zijn eind 2024 verwijderd. Voor het verwijderen van verlaten kabels en leidingen in het resterende deel van de Parnassusweg en in de Beethovenstraat wordt zoveel mogelijk aangesloten bij werkzaamheden van OVT om hinder voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden.

3.6 Projectoverstijgend

Juridisch planologisch

Wijzigingstracébesluit

In deze verslagperiode is de overeenkomst ondertekend voor het verwerven van ligplaatsen in een jachthaven aan de Nieuwe Meer. De jachthaven heeft daarop het beroep bij de Raad van State ingetrokken. Daarmee werd het wijzigingstracébesluit onherroepelijk, wat een positief effect heeft op het risicoprofiel van het programma. Door de jachthaven zijn steigers en andere zaken inmiddels verwijderd.

Inpassing Tracébesluit in bestemmingsplan

De gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel hebben voor de inpassing van het Tracébesluit en voor door de gemeente Amsterdam bijbestelde geluidschermen een bestemmingsplan voorbereid voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. De gemeenteraad van Amsterdam heeft het bestemmingsplan op 13 november 2024 vastgesteld. Begin december 2024 is het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Ouder-Amstel vastgesteld.

Werkterreinen

Er is grote behoefte aan werkterreinen. Zuidasdok is in gesprek met de gemeente Amsterdam over de mogelijkheden voor de uitvoering van Tunnel en Knooppunten.

Tunnel

De gemeente Amsterdam heeft de besluitvorming omtrent de werkterreinen voor Tunnel in voorbereiding en heeft hiervoor een rapport opgesteld. In dit rapport zijn de mogelijkheden voor werkterreinen voor Tunnel uitgewerkt in concrete voorstellen. Dit wordt begin 2025 ter besluitvorming voorgelegd aan de betrokken wethouder van Amsterdam. In het algemeen geldt dat een tekort aan werkterreinen negatieve gevolgen heeft voor de uitvoering, ten koste gaat van de efficiency en veiligheid en de hinder doet toenemen. Dit alles heeft ook effect op de uitvoeringskosten. Met de start van de ontwerpfase van Tunnel is

het van belang dat de afspraken over beschikbare werkterreinen op korte termijn formeel worden bekrachtigd en planologisch worden afgewikkeld.

Knooppunt Amstel

Het principebesluit van de gemeente Amsterdam voor de Europaboulevard als locatie voor het Erotisch Centrum betekent dat de druk op beschikbare werkterreinen in het Zuidasgebied is vergroot. Voor de realisatie van het Erotisch Centrum is het een voorwaarde dat er een alternatief werkterrein voor knooppunt Amstel wordt gevonden. Inmiddels is in samenwerking met de gemeente Amsterdam de zoektocht naar een vervangend werkterrein voor knooppunt Amstel opgestart.

Het risico "Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders" is, zo lang werkterreinen voor knooppunt Amstel en Tunnel nog niet zeker zijn, nog altijd een van de grotere risico's van Zuidasdok.

Openbare ruimte kerngebied Zuidas

Baseline ontwerp

Het baseline ontwerp (BO) voor de openbare ruimte in het kerngebied van Zuidas in de eindsituatie van Zuidasdok is in juli afgerond. Met dit BO kan de impact van wijzigingsvoorstellen van de gemeente Amsterdam en de VRA (o.a. toepassen van éénrichtingsverkeer in het carré van het kerngebied en het realiseren van het DokDakpark op de noordelijke plint van het station) eenduidig worden bepaald. Het overleg tussen de gemeente, VRA en overige betrokken stakeholders over de wijzigingsvoorstellen is opgestart. Te zijner tijd worden de voorstellen aan opdrachtgevers voorgelegd. Ook Zuidasdok is bij dit overleg aangesloten om eventuele knel- en aandachtspunten in een vroeg stadium te signaleren.

Tijdelijke openbare ruimte

Zuidasdok is in overleg met de gemeente Amsterdam over hergebruik van materialen binnen de tijdelijk in te richten openbare ruimte (uitgangspunt van het Handboek Inrichting tijdelijke openbare ruimte). De insteek is om voornamelijk materialen (bijv. verhardingsmaterialen) te gebruiken die vrijkomen bij projecten van de gemeente. De eerste toepassing is eind eerste kwartaal 2025 bij het herinrichten van de Arnold Schönberglaan na het aanleggen van de kabels en leidingen voor de Brittenpassage.

Openbare ruimte buiten TB-grens

Als gevolg van de openstelling van de Brittenpassage, en daarmee de verschuiving van het station naar het westen, veranderen de loop- en fietsstromen van en naar station Amsterdam Zuid. Dit vereist ook aanpassing in de inrichting van de openbare ruimte in het deel van het kerngebied gelegen buiten de scope van Zuidasdok. Dit betreft bijvoorbeeld de Benjamin Brittenstraat, waarvan de inrichting in de huidige situatie niet geschikt is voor grote reizigersstromen. Zuidasdok en de gemeente Amsterdam zijn over de benodigde aanpassingen in overleg. Het initiatief en de verantwoordelijkheid voor dergelijke aanpassingen ligt bij de gemeente Amsterdam.

Waterhuishouding

Binnendijkse Buitenveldertse Polder

Uit de eerder uitgevoerde analyse van de Binnendijkse Buitenveldertse Polder blijkt dat in de bouwfase van Zuidasdok (met name tijdens realisatie Tunnel) sprake is van een tekort van ca. 4.700 m² aan watercompensatie (zie voor een uitgebreide toelichting de H2-2023 rapportage). Zuidasdok heeft een oplossing voorgesteld waarbij, ondanks een tekort aan watercompensatie, de polder in de realisatiefase blijft functioneren. Belangrijkste onderdeel van deze oplossing is het relatief vroegtijdig realiseren van een grote duiker onder de A10 Zuid en de

sporen. Waternet heeft aangegeven open te staan voor deze oplossing, maar een definitief besluit is nog niet genomen. Dit besluit volgt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025.

Waterkwaliteit

In het Deelrapport Water van het Milieueffectrapport Zuidasdok (uit 2015) is voor de waterkwaliteit uitgegaan van het 'stand-still' principe (waterkwaliteit mag niet verslechteren). Vanaf 2027 moet de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Nederland voldoen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Zuidasdok is in overleg met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het hoogheemraadschap van Rijnland over de eisen en verwachtingen. Uit de afstemming blijkt dat maatregelen nodig zijn om verslechtering te voorkomen. Afgelopen periode is een principeoplossing met de waterschappen afgestemd en momenteel wordt deze oplossing voor knooppunt De Nieuwe Meer uitgewerkt. Bij deze uitwerking wordt ook Rijkswaterstaat als toekomstig beheerder betrokken. Parallel is gestart met het inzichtelijk maken van de problematiek bij de overige projecten van Zuidasdok en waar bij deze projecten maatregelen nodig zijn om een verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen.

Aziatische duizendknoop

In het plangebied van Zuidasdok komt de Aziatische duizendknoop voor. Overleg van Zuidasdok, Zuidas en de beheerders (GVB, V&OR, RWS, ProRail) over de aanpak heeft deze verslagperiode geleid tot inzicht in mogelijke saneringsmethoden. In het eerste kwartaal van 2025 wordt meer duidelijkheid verwacht over planning, financiën en aanpak per groeilocatie.

Schadeclaims

In deze verslagperiode is een vervolg gegeven aan twee verzoeken tot nadeelcompensatie. Het gaat om twee woonboten die in de bouwveiligheidszone aan de noordzijde van de Schinkelbrug liggen. De woonark die het dichtst bij de noordelijke Schinkelbrug ligt, is door de staat verworven. De woonark is 1 november 2024 overgedragen. Met de eigenaar van de tweede woonark is een overeenkomst ondertekend, waarin de veiligheid van de bewoners tijdens de uitvoering wordt geborgd.

Grondoverdrachten

Er wordt gewerkt aan de afronding van een aantal verwervingsdossiers. Dit betreft voornamelijk terreinen die nodig zijn voor de uitvoering van Zuidasdok. Daarnaast is onlangs met de verschillende publieke eigenaren en beheerders van de terreinen overeengekomen dat de grond in de eindsituatie, na oplevering van Zuidasdok, in principe definitief wordt overgedragen aan de beheerders. Verwacht wordt dat dit in 2025 wordt bekrachtigd.

3.7 Integrale veiligheid

Lopende acties

In deze verslagperiode zijn diverse acties gedaan in lijn met het Actieplan Veiligheid 2024. Dit betreft in het bijzonder:

- Het Strategisch Integraal Veiligheidsplan (SIVP) Zuidasdok is volledig geactualiseerd en is getoetst door de Commissie Integrale Veiligheid (CIV), waarin de bij integrale veiligheid betrokken stakeholders zijn vertegenwoordigd. De nieuwe versie zal in het OGO ter vaststelling worden geagendeerd.
- Samenhangend met de herziening van het SIVP is ook het Veiligheidsmanagementplan (VMP) geactualiseerd. Het VMP is een nadere uitwerking op het SIVP voor de veiligheidsdomeinen arbeids- en omgevingsveiligheid.

- Op 26 september 2024 heeft het halfjaarlijkse overleg met de commissie integrale veiligheid (CIV) Zuidasdok plaatsgevonden. In dit overleg zijn de stakeholders betrokken bij de actualisatie van het SIVP en verzocht om het SIVP te reviewen.
- Een nieuw Actieplan Veiligheid voor 2025 is opgesteld in samenwerking met de projecten. In het actieplan staan de acties beschreven die we programmabreed op gebied van integrale veiligheid nemen.

Veiligheidscultuur

Naar aanleiding van de nulmeting veiligheidscultuur die begin 2024 is uitgevoerd zijn diverse acties uitgevoerd. Dit zijn bijvoorbeeld het bespreken van de resultaten in de projectmanagementteams, het formuleren van specifieke teamacties en het actief delen en verspreiden van safety alerts. In 2025 wordt de veiligheidscultuur per project en op programmaniveau opnieuw gemeten.

Sociale veiligheid

Zuidasdok besteedt aandacht aan de sociale veiligheid in de organisatie. In juli is een enquête uitgevoerd waarvan de resultaten in september zijn gedeeld met alle medewerkers. In totaliteit is beter gescoord dan in 2022. Ook zijn er twee vertrouwenscontactpersonen aangesteld.

Veiligheid tijdens de uitvoering

De voorbereiding en goedkeuring van hijs- en funderingswerkzaamheden bij Zuidasdok vragen veel aandacht. Het betreft specifiek de situaties waarbij het valbereik rond bouwmachines in de directe omgeving van de bouwplaats niet zonder meer vrijgemaakt kan worden, bijvoorbeeld omdat dat een langdurige afsluiting van de A10 zou betekenen. Hierover vindt voortdurend afstemming plaats door Zuidasdok en de Omgevingsdienst, waarbij de afweging hijsveiligheid en bereikbaarheid niet eenvoudig te maken blijkt. Het risico bestaat dat werkzaamheden hierdoor niet uitgevoerd kunnen worden zoals beoogd, wat zowel tijd- als kostenconsequenties kan hebben.

In het tweede half jaar van 2024 hebben drie arbeidsongevallen met letsel plaatsgevonden die hebben geleid tot arbeidsverzuim (van enkele dagen tot een maximum van 16 werkdagen). Twee daarvan hebben plaatsgevonden bij OVT en één bij knooppunt De Nieuwe Meer. De voortschrijdende IF-rate¹ van Zuidasdok is 1,7. De doelstelling bedraagt een IF-rate van maximaal 3.

Niet alleen incidenten, ook bijna-incidenten, worden intern geëvalueerd met als doel er lering uit te trekken en de arbeidsveiligheid te vergroten. Tijdens de zomerbuitendienststelling heeft bij OVT een ernstig bijna-ongeval plaatsgevonden. Bij werkzaamheden aan de stroomvoorziening van het metrospoor, de zogenaamde 3e rail, bleken onderdelen daarvan niet spanningsloos. Bij nadering van de 3e rail door een monteur sloeg een vonk over die vervolgens kortsluiting veroorzaakte in het systeem. Er is een intern onderzoek naar dit incident uitgevoerd waarvan de definitieve resultaten in november zijn gepresenteerd. Maatregelen zijn en worden genomen.

Bij voorloopwerkzaamheden van Tunnel heeft eind november ook een bijna-ongeval plaatsgevonden met betrekking tot elektrische veiligheid. Een kraan

¹ Incident frequency rate (IF-rate) = aantal ongevallen met arbeidsverzuim van meer dan 24 uur per miljoen gewerkte arbeidsuren. De voortschrijdende IF-rate wordt berekend op basis van het totaal aantal arbeidsuren vanaf het begin van de uitvoering bij Zuidasdok.

heeft tijdens graafwerkzaamheden de bovenleiding van de tram geraakt. Dit heeft niet geleid tot letsel of verdere schade.

Op basis van de meldingen van risicovolle situaties bij OVT, Tunnel en knooppunt De Nieuwe Meer zien we een duidelijke top 3 aan veiligheidsrisico's, die gelijk is aan de vorige rapportageperiode. Dit zijn: 1. Aanrijdgevaar, 2. Vallen (van hoogte) en 3. Geraakt worden door materiaal/materieel. Op projectniveau wordt hieraan verdere invulling gegeven. Bijvoorbeeld door instructies (toolboxen) over deze onderwerpen.

4. Omgeving & Communicatie

In de huidige verslagperiode hebben de reguliere overleggen met de omgevingspartijen plaatsgevonden. Hieronder staan de belangrijkste bespreekpunten vermeld. De inhoudelijke resultaten per project zijn vermeld in het hoofdstuk Programmavoortgang.

4.1 Stakeholdermanagement

Beheerders

Om co-eigenaarschap te behouden en bevorderen werkt de programmaorganisatie aan het uitbouwen van de relatie met de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma en worden zij betrokken bij het programma. Dit gebeurt zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten. Vanuit het programma zijn de directie-overleggen met Rijkswaterstaat, ProRail, V&OR (gemeente Amsterdam), GVB Rail Infra en Waternet regulier terugkerende afspraken.

Met de beheerders wordt via beheerdersverklaringen geborgd dat de uitwerking van klanteisen tot de uiteindelijk gerealiseerde en over te dragen objecten in overeenstemming blijft met de wensen en eisen van de beheerders. In het kader van goed relatiebeheer zijn in de overleggen de beheerders ook meegenomen in de actualiteiten rondom de versoberingstaakstelling en verschillende raakvlakken met de omgeving. Dit zal binnen de volgende (aangepaste) beheerdersverklaringen worden verwerkt.

Gebruikers

Ook met de verschillende gebruikersgroepen wordt iedere verslagperiode overleg gevoerd. Middels deze overleggen wordt de mogelijkheid geboden om gebruikers mee te nemen in de afwegingen en dilemma's en ook de inbreng en belangen goed mee te wegen in het programma. In deze verslagperiode zijn de volgende overleggen met gebruikers- en belangengroepen gevoerd:

- Het Gebruikersoverleg Weg en Spoor (drie keer per jaar) met daarin, naast de opdrachtgevende organisaties, ook vertegenwoordigers van NS Reizigers en GVB. In het Gebruikersoverleg zijn de gebruikers meegenomen in de versoberingsspooren, in de actuele werkzaamheden (met een doorkijk naar de komende jaren) en zijn de gevolgen voor bereikbaarheid vooraf zo veel mogelijk inzichtelijk gemaakt. Aan de orde is gekomen de zes weekendbuitendienststellingen van de A10 Zuid in de tweede helft van 2024 voor knooppunt De Nieuwe Meer. Daarnaast zijn de raakvlakken met andere projecten in het verkeersnetwerk toegelicht i.c.m. de bereikbaarheidsaanpak.
- In het directieoverleg met NS Stations (drie keer per jaar) over de voortgang en de actualiteiten is gesproken over de tijdelijke voorzieningen in het station tijdens de uitvoering van OVT en de planning van OVT-1 in het algemeen. Daarnaast is NS Stations als partner op de hoogte gehouden van het versoberingsonderzoek.
- Diverse overleggen en bijeenkomsten met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven. Zowel ORAM (Ondernemend Amsterdam), Taskforce Bereikbaarheid als Hello Zuidas zijn structureel betrokken bij de ontwikkelingen in het programma. Deels via individuele gesprekken, deels via presentaties en gesprekken in de diverse werkgroepen en platforms. Voor de Taskforce Bereikbaarheid is een bijeenkomst

georganiseerd met het thema mobiliteit en parkeren en een bijeenkomst waar het plan van aanpak fietsparkeren station Amsterdam Zuid aan de orde kwam.

- Aanvullend zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven en organisaties zoals CBRE Investment Management, de RAI en de VU over specifieke raakvlakken of zorgen die leven.
- Met de nieuwe eigenaar van het ABN AMRO-gebouw zijn afgelopen periode gesprekken gevoerd over de raakvlakken in de plannen voor de herontwikkeling van het voormalig kantoorgebouw. Aan het complex wordt een aanzienlijk programma aan woningen, kantoren en andere voorzieningen toegevoegd. In de afgelopen periode zijn de raakvlakken verkend, zowel OVT als Tunnel kennen raakvlakken met de uitvoering van deze meerjarige grootschalige vastgoedontwikkeling. In 2025 worden de plannen van de ontwikkelaar concreter en kunnen ook de raakvlakken scherper in beeld worden gebracht.
- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Zuidzone Overleg (VVE's en bewonerscommissies van het centrumgebied Zuidas) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook projectoverstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT maandelijks aan bij de bestuursvergadering VIA met de gemeente Amsterdam en Zuidasdok. De omgevingsmanager van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel onderhoudt contact met de betreffende stakeholders in de knooppunten waaronder bijvoorbeeld met de Stichting Woonschepen Zuid bij de Schinkel.
- OVT en Tunnel hebben regulier overleg met de Reizigers Advies Raad (RAR). Het overleg gaat over de verschillende werkzaamheden, gevolgen daarvan voor bereikbaarheid en toegankelijkheid en de inrichting van de (tijdelijke) openbare ruimte.

Omgevingsdienst

Sinds begin 2024 loopt een regulier coördinatieoverleg tussen Zuidasdok en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op de onderwerpen Veiligheid, Vergunningen en Integraliteit. Tevens komen projectoverstijgende thema's aan bod. Hiermee is er voldoende contact met de ambtelijke laag van de Omgevingsdienst, die haar directie regulier op de hoogte houdt van de ontwikkelingen bij Zuidasdok. Het overleg met de directie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op directieniveau is derhalve van vier naar twee keer per jaar gegaan. Deze verslagperiode zijn o.a. de gevolgen van versoeringen voor toekomstige vergunningsaanvragen aan bod gekomen.

Vervolg locatiebesluit Erotisch Centrum (gemeente Amsterdam)

Dit halfjaar zijn Amsterdam en Zuidasdok met elkaar in gesprek geweest over de door Zuidasdok gestelde voorwaarden, zoals de beschikbaarheid van een alternatief werkterrein. Maar ook over de raakvlakken bij gelijktijdige uitvoering van het Erotisch Centrum en knooppunt Amstel. Deze gesprekken worden voortgezet in 2025. Aangezien deze voorstellen aan het OGO en aan de minister worden voorgelegd vindt ook nauwe afstemming met het ministerie plaats.

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Leefbaarheidsstrategie

Nu twee projecten volop in uitvoering zijn, heeft Zuidasdok op 27 november 2024 de leefbaarheidsstrategie Zuidasdok vastgesteld. Deze strategie is opgesteld in afstemming met stadsdeel Zuid en de gemeente Amsterdam. Zuidasdok zet extra in op de leefbaarheid en op het projectgebied omdat de projecten van Zuidasdok een zeer lange looptijd kennen en zich afspelen in een

druk stuk bestaande stad. Daarnaast is Zuidasdok in die periode niet het enige project in uitvoering in deze omgeving. De realisatie van Zuidasdok gaat hand in hand met de gebiedsontwikkeling van Zuidas en projecten van V&OR. Dit zorgt voor cumulatie van hinder voor belanghebbenden. De combinatie van een langdurige realisatieperiode en de hinderaccumulatie maken dat Zuidasdok een leefbaarheidsstrategie heeft opgesteld. Daarmee beoogt de programmaorganisatie het vertrouwen in en het begrip voor de projecten van Zuidasdok op peil te houden. Zuidasdok doet dat in samenwerking met stadsdeel Zuid en de gemeente Amsterdam.

Verkeershinder

De werkzaamheden van OVT en knooppunt De Nieuwe Meer zijn in volle gang. In de Minervapassage ervaren reizigers dit door geluidhinder, afzettingen, andere looproutes, een beperkte dienstregeling of een tijdelijk ingerichte openbare ruimte. In de uitvoering maakt OVT steeds een afweging tussen de belangen van bewoners, bedrijven, reizigers en gebruikers van het gebied.

Ook de werkzaamheden bij knooppunt De Nieuwe Meer zorgen in toenemende mate voor hinder door afsluitingen en omleidingen. In het weekend van 21-22 september was de A10 Zuid richting Utrecht dicht wat leidde tot een vertraging tot circa 30 minuten. In de weekenden van 28-29 september en 5-6 oktober was de A10 Zuid richting Schiphol dicht. Dit zorgde voor ernstige vertraging tot 60 minuten op het stedelijk netwerk, waarbij in combinatie met ongevallen de vertraging incidenteel zelfs nog verder is opgelopen.

Na de zomer van 2024 zijn op de A10 Zuid in beide richtingen tussen knooppunt De Nieuwe Meer en de aansluiting S108 de rijstroken versmald en de snelheid verlaagd tot 90 km/uur. Dit is nodig om ruimte te maken voor de bouw van knooppunt De Nieuwe Meer.

Tijdens de weekendafsluitingen van de A4 in knooppunt De Nieuwe Meer in de eerste drie weekenden van december is – mede door de verkeershinder tijdens eerdere weekenden – opgeschaald in (verkeers)maatregelen en communicatie. Mede daardoor zijn de weekenden voorspoedig verlopen en is de vertraging beperkt gebleven tot 15-30 minuten.

Ongeplande hinder

Tijdens de weekendafsluitingen van 13 juli 2024 (OVT) en 21 september 2024 (knooppunt De Nieuwe Meer) is schade ontstaan aan het asfalt waardoor er na de weekendafsluitingen ongeplande verkeershinder is ontstaan.

Aan het einde van de 7-weekse zomerbuitendienststelling van OVT heeft het terugbouwen van het spoor vertraging opgelopen. Dit heeft ertoe geleid dat het metrospoor op 28 augustus, twee dagen later dan gepland, in dienst is genomen.

Bereikbaarheidsaanpak

In het voorjaar van 2024 is het hinderbeeld uit 2021 geactualiseerd. Hierin staat de verwachte hinder aangaande de eigen werkzaamheden per project en totaal, tot het einde van het programma. De afgelopen periode is dit hinderbeeld vertaald naar een strategie voor de bereikbaarheidsaanpak van Zuidasdok. Deze aanpak is binnen Zuidasdok toegelicht en vastgesteld. Ook is de bereikbaarheidsaanpak verder uitgewerkt en afgestemd met beheerders en stakeholders. De integrale aanpak sluit aan op de Rijkswaterstaat Hinderaanpak en vormt de basis voor regionale en overstijgende aanpak om voor de "grootste hinderopgave ooit" 20 procent van het verkeer van de weg te halen. De herkenbare aanpak zorgt voor eenduidigheid in de voorbereiding en uitvoering

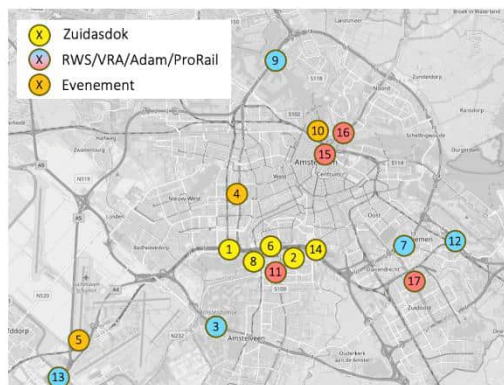
van verkeersfaseringen en afsluitingen. Bij zware verkeershinder gaat meer dan voorheen ingezet worden op een maatregelenmix van verkeer- en mobiliteitsmanagement, communicatie en reisadvies. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat maatregelen worden ingezet zoals – OV-acties, fiets of P&R locaties – om verkeershinder te beheersen tot acceptabel niveau. Hinder is niet te voorkomen.

Raakvlakken

Naast de interne raakvlakken binnen Zuidasdok en de gemeente Amsterdam moet ook rekening worden gehouden met andere geplande werkzaamheden in de regio. Intensieve afstemming met andere projecten blijft nodig om te voorkomen dat de regionale planning onvoldoende ruimte biedt voor de benodigde afsluitingen van Zuidasdok. Dit wordt o.a. geborgd door tweewekelijks te overleggen in Cluster Zuid, een overleg met alle betrokken partijen rondom Amsterdam Zuid en onderdeel van Amsterdam Bereikbaar. Ook blijkt dat afstemming met werkzaamheden in andere regio's noodzakelijk is, waaronder werkzaamheden aan de A12 en A2 bij Utrecht. Daarnaast vindt frequent afstemming plaats met ProRail en Rijkswaterstaat voor de lange(re) termijn voor planning en raakvlakken. Ondanks deze proactieve aanpak neemt de druk op het beschikbare netwerk toe, waardoor er steeds minder ruimte lijkt te ontstaan voor het inplannen van de noodzakelijke werkzaamheden of het verschuiven van werkzaamheden door omstandigheden. Deze problematiek wordt nog eens versterkt door alle evenementen die zijn of nog worden gepland in de regio, welke juist leiden tot een toename van het verkeer. De opgave voor 2025 is toegelicht in Bestuurlijk Overleg van de metropoolregio op 6 november en in het OGO van 28 november. Zie onderstaand overzicht met (een selectie van) de raakvlakken.

Selectie van projecten (met impact op bereikbaarheid)

- 1) Zuidasdok KNM
- 2) Zuidasdok OVT
- 3) A9 BaHo (SAA)
- 4) Amsterdam 750 jaar
- 5) NAVO top Den Haag
- 6) 16-Daagse KNM én OVT (ZAD)
- 7) Groot Onderhoud A10-Oost (RWS)
- 8) Amstelveenseweg afsluiting (ZAD)
- 9) 9-weekse Coentunnel (RWS)
- 10) SAIL Amsterdam 2025
- 11) Tijdelijke Eindhalte Amsteltram (VRA)
- 12) Groot Onderhoud A1 (RWS)
- 13) Groot onderhoud A4 (RWS)
- 14) Metro & Trein station Zuid (ZAD)
- 15) PHS Centraal Station (ProRail)
- 16) IJ-tunnel onderhoud (A'dam)
- 17) Groot onderhoud S112 Gooiseweg



Afgesproken is om projectoverstijgende inzet van mobiliteitsmaatregelen en communicatie o.a. via Amsterdam Bereikbaar te organiseren en intensiveren. Samen met de grootste veroorzakers van hinder (Coentunnel en Groot Variabel Onderhoud) wordt vanuit Zuidasdok actief bijgedragen aan het realiseren van een compleet pakket aan mitigerende maatregelen.

Fietsparkeren rond station Amsterdam Zuid

In deze periode is door de gemeente Amsterdam, Zuidasdok en V&OR de laatste hand gelegd aan het plan van aanpak fietsparkeren voor de omgeving van station Amsterdam Zuid. Daarbij is de input verwerkt van betrokken organisaties als ProRail, de Vervoerregio, NS Stations, Toezicht Handhaving Openbare Ruimte van de gemeente en stadsdeel Zuid. Eind november 2024 is het plan van aanpak vastgesteld. Hierin wordt beschreven hoe het fietsparkeren rond het station georganiseerd wordt voor de jaren t/m 2036.

Belangrijk onderdeel van het plan van aanpak is het feit dat er in zowel de tijdelijke als de definitieve situatie vervangende fietsparkeerplekken zijn. Zo realiseert Zuidasdok in de tijdelijke situatie 3000 fietsparkeerplekken in de openbare ruimte. In de eindsituatie gaat het om een kleine 15.000 inpandige fietsparkeerplekken. Gedurende de looptijd van Zuidasdok worden de fietsparkeerprognoses van de gemeente Amsterdam en ProRail gemonitord.

Om ervoor te zorgen dat fietsers hun fietsen parkeren in de daarvoor bestemde voorzieningen en we de openbare ruimte veilig en toegankelijk houden, zet de gemeente Amsterdam extra handhavers in en Zuidasdok extra fietscoaches. Dit gebeurt in eerste instantie voor de duur van één jaar, vanaf het moment dat de Brittenpassage wordt opengesteld. Bij succes is het de intentie om de inzet van handhaving en fietscoaches te verlengen. Tenslotte ziet het plan van aanpak op duidelijke communicatie en wayfinding.

4.3 Communicatie

Zomerwerkzaamheden OVT

Veel publiciteit is in deze verslagperiode gericht geweest op de werkzaamheden voor de stationsvernieuwing: de verhoging van het noordelijke metrospoor, de bouw van een nieuw metroviaduct boven de Parnassusweg, het inschuiven van twee dakdelen en de gevolgen voor de omgeving. De werkzaamheden zijn breed aangekondigd op de website, social media en in persberichten.

Gunning Tunnel en start aanbesteding knooppunt Amstel

Het resultaat van de gunning van Tunnel heeft begin september 2024 uitgebreid aandacht gekregen via de eigen kanalen, die van VolkerWessels Infra, Rijkswaterstaat en de media. De aanbesteding van de reconstructie van knooppunt Amstel is op 8 november 2024 bekend gemaakt.

Uitvoering knooppunt De Nieuwe Meer

De langdurige afsluiting van veelgebruikte voet- en fietspaden heeft in deze periode om zorgvuldige communicatie gevraagd. Evenals meerdere weekenden met afsluitingen van de A10 Zuid vanwege het intrillen van damwanden en bomenkap. De herstelwerkzaamheden van de verzakking in september zijn breed gecommuniceerd via de eigen kanalen, die van Rijkswaterstaat, Ask&Go en de media.

Website verbeterd

Zuidasdok.nl is vernieuwd. Doel was hinder op de weg of het spoor direct vindbaar te presenteren op de homepage. Daarnaast is er nu een beeldbank en een newsalert bij calamiteiten.

Zomerwandelingen en -excursie

Het Informatiecentrum Zuidas & Zuidasdok heeft in de maanden juli en augustus twee keer per week wandelingen georganiseerd. In totaal zijn op die manier 227 belangstellenden meegenomen in de ontwikkelingen rond station Amsterdam Zuid en de toekomstige tunnelbouw. Een kleine groep kreeg op zaterdag 13 juli een kijkje achter dezelfde schermen als onze verkeersexperts tijdens een afsluiting van de A10 Zuid voor werkzaamheden.

Toegenomen belangstelling informatiecentrum

Bezoekers weten het Informatiecentrum Zuidas & Zuidasdok steeds beter te vinden. Na topjaar 2023 met ruim 6000 bezoekers, is het bezoekersaantal in 2024 verder gestegen naar 7500 bezoekers. Hiervan namen circa 5000 bezoekers deel aan onze presentaties en rondleidingen.

Publiekonderzoek Zuidas

In oktober en november hebben Zuidasdok en de gemeente Amsterdam het publieksonderzoek uit 2023 herhaald. In dit onderzoek worden online vragen gesteld over de wijk Zuidas, de vernieuwing van station Amsterdam Zuid, de A10-verbreding en -ondertunneling en de mate waarin men hinder ondervindt en informatie waardeert. De uitkomsten worden in januari 2025 verwacht.

5. Programmabeheersing

5.1 Scope

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

Scopewijzigingen

In de afgelopen periode is er één scopewijziging doorgevoerd:

- Aanpassen ontwerp stalen vallen Schinkelbrug voor rekening van Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat heeft in het vierde kwartaal van 2024 aan Zuidasdok de opdracht verstrekt om de nieuwste richtlijnen toe te passen op de beweegbare Rijkswaterstaat bruggen over de Schinkel. De hieruit volgende aanpassing aan het valontwerp hebben kostenconsequenties tot gevolg, bestaande uit extra uitvoeringskosten, extra engineeringkosten en staalkosten en mogelijk planningseffecten tot gevolg. De kosten van de extra investering wordt ingeschat op € 22,5 mln. inclusief BTW.

5.2 Planning

In het OGO van 18 november 2020 zijn voor Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld. In het OGO van 30 mei 2023 is een aantal wijzigingen hierop vastgesteld. In de halfjaarrapportage wordt de actuele deterministische stand van deze mijlpalen toegelicht. In tabel 1 is vermeld:

- de stand van 30 juni 2024 (H1 2024);
- de actuele stand per 31 december 2024 (H2 2024);
- het verschil tussen deze en de vorige periode;
- de door het OGO vastgestelde bandbreedte.

Mijlpaal	H1 2024	H2 2024	Δ H2 2024 -H1 2024 (Q's)	Vastgestelde bandbreedte	
Programma					
1	Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed	Q1 2020	Q1 2020	0	Q1 2020
2	Programma Zuidasdok gereed	Q3 2035	Q3 2036	4	2034-2036
BDS2019					
3	BDS2019 werkzaamheden gereed	Q3 2021	Q3 2021	0	Q4 2021
OVT-1 Bouw Brittenpassage					
4	Start aanbesteding OVT-1 (OVT-2 mee als optie)	Q4 2020	Q4 2020	0	Q4 2020
5	Start bouw OVT-1	Q2 2022	Q2 2022	0	Q2 2022
7	Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid	Q1 2026	Q3 2026- Q4 2026	2-3	2026-2027
8	Project OVT-1 gereed	Q4 2026	Q4 2026	0	2026-2028
OVT-2 Verbreding Minervapassage					
9	Besluit lichten optie OVT-2	Q3 2022	Q3 2022	0	Q3 2022
11	Start bouw OVT-2	Q4 2025	Q4 2025*	0	2025-2027
12	Ingebruikname verbrede Minervapassage	Q1 2029	Q1 2029	0	2028-2031
13	Project OVT-2 gereed	Q2 2029	Q2 2029	0	2028-2031
Tunnel					
14	Start aanbesteding Tunnel	Q3 2023	Q3 2023	0	2023
15	Start bouw tunnel Zuid	Q3 2027	Q3 2027*	0	2026-2029
16	Start bouw tunnel Noord	Q3 2027	Q3 2027*	0	2026-2029
17	Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan	Q4 2032	Q4 2032	0	2032-2034
18	Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat	Q3 2031	Q3 2031	0	2031-2033
19	Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan)	Q4 2033	Q4 2033	0	2033-2035
20	Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan)	Q1 2034	Q1 2034	0	2033-2035
21	Project Tunnel gereed	Q1 2034	Q1 2034	0	2033-2035
Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM)					
22	Start aanbesteding KNM	Q2 2021	Q2 2021	0	Q2 2021
23	Start bouw KNM	Q2 2024	Q2 2024	0	2024
25	Ingebruikname noordelijke parallelstructuur (PRR) en omklap S108 noord	Q3 2027	Q3 2027	0	2027-2028
26	Project KNM gereed	Q2 2030	Q2 2030	0	2029-2031
Knooppunt Amstel (KNA)					
27	Start aanbesteding KNA	Q4 2024	Q4 2024	0	2024
28	Start bouw KNA	Q4 2027	Q1 2028	1	2026-2027
29	Project KNA gereed	Q2 2035	Q3 2036	5	2033-2036
OVT-3 Koppen en plinten station					
30	Besluit combineren 5°/6° spoor (derde perron) met OVT-3 Zuid	Q1 2027	Q1 2027	0	2026-2028
31	Besluit meenemen Dokdakpark in OVT-3 Noord	Q1 2027	Q1 2027	0	2026-2028
32	Start aanbesteding OVT-3	Q2 2030	Q2 2030	0	2030-2032
33	Start bouw OVT-3 Zuid	Q1 2034	Q1 2034	0	2033-2035
34	Start bouw OVT-3 Noord	Q1 2034	Q1 2034	0	2033-2035
35	Koppen en plinten zuidzijde station Zuid gereed	Q3 2035	Q3 2035	0	2034-2036
36	Koppen en plinten noordzijde station Zuid gereed	Q1 2035	Q1 2035	0	2034-2036
37	Ingebruikname Vivaldipassage	Q3 2035	Q3 2035	0	2034-2036
38	Project OVT-3 gereed	Q3 2035	Q3 2035	0	2034-2036

Legenda:

groen = mijlpaal gerealiseerd;

rood = mijlpaal buiten bandbreedte;

blauw = uitloop nog te bepalen;

* = effect uitloop mijlpaal 7 op deze mijlpaal wordt komend kwartaal onderzocht

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

Alle mijlpalen vallen binnen de door het OGO vastgestelde bandbreedtes, met uitzondering van mijlpaal 28 'Start bouw KNA'. De druk op de eindmijlpaal van het programma Zuidasdok (mijlpaal 2) neemt desalniettemin toe. Afgelopen half jaar is mijlpaal 27 'Start aanbesteding KNA' afgerond. Bestuurlijk is een verwachte oplevering van het laatste deelproject van Zuidasdok aangegeven in de bandbreedte 2032-2036. De probabilistische weging van de in de rapportage gemelde risico's geeft voor oplevering een (P85) bandbreedte aan tot 2037, buiten deze bandbreedte. De druk op de eindmijlpaal wordt met de bestuurders besproken.

OVT**Openstelling Brittenpassage**

De bandbreedte voor de tussenmijlpaal openstelling Brittenpassage is 2026-2027. Intern is echter steeds gestuurd op begin 2026. Voor de uitvoeringsontwerpen en het afbouwen en testen is echter meer tijd nodig dan

eerder gedacht, naar verwachting 6 tot 9 maanden. Dit brengt met zich mee dat de Brittenpassage ten opzichte van de interne planning later open kan (maar nog wel uiterlijk in 2027), en dat daardoor de verbouwing van de Minervapassage pas later kan starten en dus ook later gereed zal zijn. Hoeveel later is afhankelijk van het herplannen van twee 18-weekse buitendienststellingen. Het besluit hierover vindt plaats op de landelijke planningstafel van ProRail, waar deze vertraging in samenhang met alle andere spoorprojecten in de regio Amsterdam wordt bekeken. In de eerste helft van 2025 verwacht Zuidasdok meer inzicht te hebben in de exacte omvang van de vertraging en worden mogelijke gevolgen voor andere projecten van Zuidasdok inzichtelijk.

Tunnel en OVT-3

De mijlpalen van Tunnel en OVT-3 zijn ongewijzigd. Mogelijk beïnvloedt het verloop van de bouw Brittenpassage de planning van Tunnel en OVT-3. Het effect op de andere projecten wordt in het eerste half jaar van 2025 inzichtelijk gemaakt.

Knooppunt De Nieuwe Meer

De mijlpalen van knooppunt De Nieuwe Meer zijn ongewijzigd. Wel is hier de druk op de planning toegenomen en zijn de planningsbuffers afgenomen. TriAX en Zuidasdok werken aan maatregelen om de planning robuuster te maken. Dit moet in het eerste kwartaal van 2025 tot een nieuwe planning leiden.

Knooppunt Amstel en eindmijlpaal Zuidasdok

De aanbestedingsstrategie voor knooppunt Amstel is in deze rapportageperiode gewijzigd. In plaats van één integraal contract, wordt knooppunt Amstel als koepelovereenkomst aanbesteed, waarbij eerst opdracht wordt gegeven voor knooppunt Amstel Zuid en pas later voor knooppunt Amstel Noord.

De start van knooppunt Amstel Noord wordt nu voorzien op 1-1-2029. Hierdoor is mijlpaal 29 'Project KNA gereed' vijf kwartalen naar achter gegaan. Mijlpaal 2 'Programma ZAD gereed' gaat hierdoor een jaar naar achter, maar blijft deterministisch binnen de bandbreedte. In het eerste kwartaal van 2025 zal een voorstel gedaan worden voor extra en aangepaste mijlpalen, die aansluiten bij de nieuwe aanbestedingsstrategie van knooppunt Amstel.

Er is een externe review op de planning van knooppunt Amstel uitgevoerd. Op basis hiervan is een mobilisatieperiode toegevoegd na de gunning. Hierdoor is mijlpaal 28 'Start bouw KNA' een kwartaal naar achter gegaan. Door een optimalisatie in de bouw van de kunstwerken, werkt dit niet door op de opvolgende mijlpalen.

5.3 Financiën

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van Zuidasdok. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Wegen) en 17 (Megaprojecten). Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 31 december 2024, de raming is prijspeil januari 2024 en het budget is prijspeil 2024, tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

De belangrijkste mutaties in de financiële prognose die hebben plaatsgevonden in de voorliggende rapportageperiode zijn:

- In opdracht van Rijkswaterstaat zal Zuidasdok V&R-werkzaamheden aan de stalen vallen van de Schinkelbrug uitvoeren (reeds gemeld in de H1-2024 rapportage). De werkzaamheden worden door bouwcombinatie TriAX uitgevoerd. Budget en raming zijn hierop aangepast.
- De raming van knooppunt Amstel is met het oog op de in Q4 gestarte aanbesteding herijkt. Als gevolg van de gefaseerde aanbestedingsstrategie stijgt de prognose. Met deze aanbestedingsstrategie is het risico ten aanzien van het omgaan met het budgettekort gemitigeerd.
- In het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok d.d. 21 mei 2024 is in het kader van de taakstelling van 70 M€ besloten om voor te sorteren op de besluitvorming over het samenvoegen van OVT-3 Zuid en het project Derde Perron en de scope van OVT-3 Zuid daarop aan te passen. Hierdoor vervalt een aantal werkzaamheden/objecten (o.a. een groot deel van het getrapte landschap en de daktuin aan de zuidzijde) bij OVT-3 Zuid met een positief effect (synergievoordeel) op de raming.

5.3.1 Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie 14,0 M€)

De PES totaal bedraagt per 31 december 2024 4.824,8 M€, dit was 4.810,8 M€ in de H1-2024 rapportage. De stijging van 14,0 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

PES ART 17 Zuidasdok (-/- 14,9 M€)

- Synergievoordeel OVT-3 Zuid -/- 22,2 M€
- Herijking raming knooppunt Amstel + 5,5 M€
- V&R-werkzaamheden stalen vallen + 2,7 M€
- Verwerking def. Indexering Bruto OverheidsInvesterings -/- 0,8 M€

PES ART 12 Knooppunten (28,8 M€)

- Herijking raming knooppunt Amstel + 8,8 M€
- V&R-werkzaamheden stalen vallen + 19,8 M€
- Diverse wijzigingen Rijkswaterstaat + 0,2 M€

Prognose	2024 H1	Mutatie	2024 H2
ART 17 Zuidasdok	3.822	-15	3.807
ART 12 Knooppunten	989	29	1.018
Totaal	4.811	14	4.825

Tabel 1 Mutaties Prognose (PES)

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



Figuur 1 Ontwikkeling Prognose (PES)

5.3.2 Budget Programma

Budget (mutatie 22,0 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2024 4.288,4 M€, dit was 4.266,4 M€ in de H1-2024 rapportage. In deze verslagperiode hebben zich per saldo voor 22,0 M€ aan wijzigingen voorgedaan in het budget.

Budget ART 17 Zuidasdok (2,0 M€)

- V&R-werkzaamheden stalen vallen + 2,7 M€
- Verwerking def. Indexering Bruto Overheidsinvesteringen -/- 0,7 M€

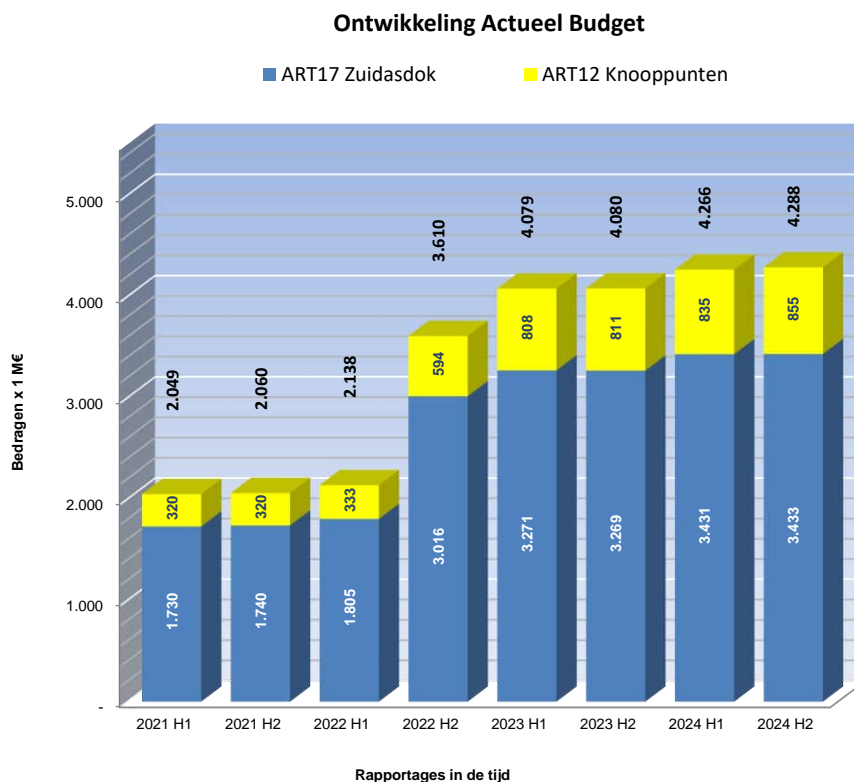
Budget ART 12 Knooppunten (20,0 M€)

- V&R-werkzaamheden stalen vallen + 19,8 M€
- Diverse wijzigingen Rijkswaterstaat + 0,2 M€

Actueel Budget	2024 H1	Mutatie	2024 H2
ART 17 Zuidasdok	3.431	2	3.433
ART 12 Knooppunten	835	20	855
Totaal	4.266	22	4.288

Tabel 2 Mutaties Budget

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



Figuur 2 Ontwikkeling Budget

5.3.3 Budgetspanning

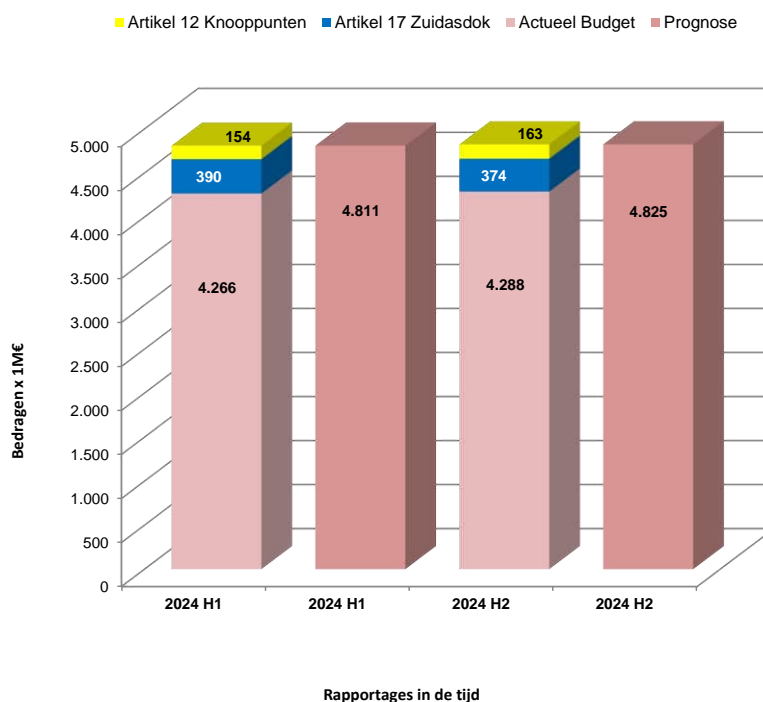
Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 536 M€ bestaande uit 374 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 163 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H1-2024 rapportage bedroeg de budgetspanning 544 M€. De afname van de budgetspanning met 8 M€ wordt primair veroorzaakt door het ingeboekte synergievoordeel bij OVT-3 (ca. 22 M€). Daar tegenover staan de meerkosten (ca. 14 M€) van de aangepaste aanbestedingswijze van knooppunt Amstel. De budgetspanning is exclusief 150 M€ markteffect.

Omschrijving	2024 H1	Mutatie	2024 H2
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	3.431	2	3.433
Prognose ART 17 Zuidasdok	3.822	-15	3.807
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	-390	17	-374
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	835	20	855
Prognose ART 12 Knooppunten	989	29	1.018
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	-154	-9	-163
Budgetspanning	-544	8	-536

Tabel 3 Mutaties Budgetspanning, exclusief markteffect

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

Budgetspanning



Rapportages in de tijd

Figuur 3 Ontwikkeling Budgetspanning

5.3.4 Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen in het actuele budget bedraagt 4.288 M€. Bij de H1-2024 rapportage bedroeg dit 4.266 M€. De mutatie bedraagt 22 M€ aan budget en is hiervoor onder 'Budget Programma' toegelicht.

De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 4 'Bijdragen financieringspartijen'.

Financiering/Bijdragen	Actueel Budget		
	2024 H1	Mutatie	2024 H2
Rijk	2.462	3	2.465
Gemeente Amsterdam	435	0	435
Vervoerregio Amsterdam	359	0	359
Provincie Noord Holland	87	-	87
Subsidies	3	-	3
Bijdragen Overige derden	86	-1	86
Subtotaal ART17 Zuidasdok	3.431	2	3.433
Rijk	833	20	853
Gemeente Amsterdam	3	0	3
Subtotaal ART12 Knooppunten	835	20	855
Totaal programma Zuidasdok	4.266	22	4.288

Tabel 4 Bijdragen financieringspartijen

5.3.5 Kasreeks bijdragen partijen

In tabel 5 'Kasreeks Actuele Bijdragen' zijn de afgesproken bijdragen opgenomen.

Kasreeks bijdragen / Actueel budget	T/m 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 ev	Totaal
Rijk	500	133	206	199	292	271	223	641	2.465
Gemeente Amsterdam	106	21	44	37	37	44	38	108	435
Vervoerregio Amsterdam	87	18	36	30	31	36	31	90	359
Provincie Noord Holland	87	-	-	-	-	-	-	-	87
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Bijdragen Overige derden	1	0	0	16	1	10	-	59	86
Subotaal ART17 Zuidasdok	783	172	286	282	361	360	293	897	3.433
Rijk	96	53	105	98	90	76	106	229	853
Gemeente Amsterdam	-	-	1	1	0	-	-	-	3
Bijdragen Overige derden	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subotaal ART12 Knooppunten	96	53	106	100	91	76	106	229	855
Totaal programma Zuidasdok	879	225	392	381	451	436	399	1.126	4.288

Tabel 5 Kasreeks Actuele Bijdragen

5.3.6 Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 6 'Realisatie uitgaven en verplichtingen' zijn de aangegane verplichtingen, de uitgaven en het resterende deel nog te verplichten weergegeven.

Realisatie projecten	(1)	(2)		(3)	(4=1-2)	(5)	(6)
	Actueel Budget	Aangegane verplichtingen		Gedane Uitgaven	Nog te verplichten	Aangegane Verplichtingen	Uitgaven
		2024 H2	2024 H1	Mutatie			
Subotaal ART17 Zuidasdok	3.433	1.443	133	1.577	944	1.857	147
ART12 Knooppunten	855	381	19	400	148	455	31
Totaal programma Zuidasdok	4.288	1.824	152	1.977	1.092	2.312	178

Tabel 6 Realisatie uitgaven en verplichtingen²

5.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling van de risico's binnen het programma Zuidasdok toegelicht. De hier benoemde risico's betreffen gebeurtenissen die zich kunnen voordoen en impact kunnen hebben op de uitvoering van het programma. De top 10 programmarisico's van Zuidasdok ziet er als volgt uit:

Positie H2 2024	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H1 2024
1	Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning	=
2	Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie	▲
3	Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders	=
4	Er ontstaat mogelijk spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)	=
5	Er zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote hinder) ingepland te krijgen	=
6	Bouwteamfase kan mogelijk niet succesvol binnen vigerende kaders worden afgerond	▲
7	Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
8	De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders	▼

² Het MC-budget is het budget zoals opgenomen in de begroting en kan afwijken van het actueel budget. Aangegane verplichtingen zijn inclusief nog te verrekenen vooraf trek BTW.

Positie H2 2024	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H1 2024
9	Cumulatie van planningseffecten geeft druk op de haalbaarheid van de eindmijlpaal	NW
10	Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op in de uitvoering	=

(NW: nieuw risico, =: risico is gelijk gebleven, ▲: risico is toegenomen, ▼: risico is afgenomen)

Tabel 8 Top 10 programmarisico's

Er is één nieuw risico opgenomen in de Top 10 programmarisico's, namelijk het risico "Cumulatie van planningseffecten geeft druk op de haalbaarheid van de eindmijlpaal". Het risico "De besluitvorming over het wijzigings-TB (onherroepelijk WTB) duurt langer dan voorzien waardoor vergunningverlening mogelijk niet tijdig kan plaatsvinden" is uit de top 10 gevallen. Dit risico is vervallen gezien het enige beroep in de Nieuwe Meer op het WTB is ingetrokken en daarmee het WTB onherroepelijk is geworden. Er wordt nog gewerkt aan de administratieve afhandeling hiervan. Hieronder wordt de top 10 programmarisico's van Zuidasdok toegelicht.

Risico 1: Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning

Het risico 'Actuele prijs- en marktontwikkelingen leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning' is stabiel gebleven en blijft het toprisico van het programma Zuidasdok. Ook Zuidasdok ervaart de gevolgen van een hoge inflatie, wat terugkomt in hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie, en onzekere marktomstandigheden. Aannemers stellen zich kritischer op ten opzichte van complexe infraprojecten en zijn minder bereid de grote risico's te dragen, hetgeen leidt tot een toename van de kostenprognoses. Ook de krapte op de arbeidsmarkt leidt tot verhoging van de kosten. Deze onzekere omstandigheden zullen nog aanhouden en zijn bepalend voor het hoge risicoprofiel van Zuidasdok met grote onzekerheden voor planning en kosten.

Om dit risico te beheersen worden de ontwikkelingen continu gemonitord en de consequenties hiervan voor de aanpak, de raming, de planning en het risicoprofiel van de projecten uitgewerkt. In de eerste helft van 2024 zijn in opdracht van het OGO, naar aanleiding van het financiële tekort van Zuidasdok, voorstellen uitgewerkt voor versoeringsmogelijkheden van Zuidasdok (zie paragraaf 3.1). Deze voorstellen zijn in meerdere Bestuurlijke Overleggen besproken en hebben geleid tot onder andere het invoeren van een financiële taakstelling voor Zuidasdok. Daarnaast onderzoekt het programma samen met de moederorganisaties mogelijkheden om de regeldruk op de projectrealisatie te verlagen om de landelijke trend van stijgende indirecte kosten te doorbreken.

Risico 2: Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie

Door grote krapte op de arbeidsmarkt wordt het voor zowel de programmaorganisatie Zuidasdok als de opdrachtnemers lastiger voldoende gekwalificeerde medewerkers te vinden en vast te houden. Zuidasdok is sterk afhankelijk van personeel met specifieke expertise en ervaring. Dit speelt bijvoorbeeld bij specialisten op het gebied van metrobeveiligingssystemen of bij ontwerpers binnen de railsector. Een gebrek aan voldoende gekwalificeerd personeel kan leiden tot vertraging in het werk. De krapte op de arbeidsmarkt zal, door stijgende personeelskosten, naar verwachting leiden tot hogere bouwkosten. Er zijn signalen vanuit de projecten dat het aantal beschikbare ervaren experts vanwege meerdere oorzaken (gevraagde capaciteit elders,

regelgeving) schaarser wordt. Tevens is er sprake van een blijvend hoge werkdruk in de werkvoorbereiding die niet eindeloos kan worden volgehouden. De kwantificering van dit risico is daarom deze periode gestegen.

Om dit risico te beheersen streeft Zuidasdok voor haar eigen programmaorganisatie naar meerjarige overeenkomsten met leveranciers op het gebied van techniek, omgevingsmanagement, contractmanagement en projectbeheersing. Daar waar deze overeenkomsten aflopen wordt tijdig een nieuwe aanbesteding gestart. Ook worden met de opdrachtgevers afspraken gemaakt om specialisten die op andere projecten werken voor Zuidasdok in te zetten.

Risico 3: Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders

Voor het uitvoeren van de projecten binnen Zuidasdok zijn er voldoende werkterreinen nodig. Bij het verder uitwerken van de planning en bouwfaserings is gebleken dat de beschikbaarheid van werkterreinen zeer kritisch is. Dit speelt met name in het kerngebied waar gebouwd wordt terwijl dit drukke gebied volledig moet blijven functioneren. Een gebrek aan werkterreinen leidt tot een inefficiënter bouwproces als gevolg van o.a. omslachtigere faseringen en meer bouwtransport. Daarnaast heeft beperkte ruimte consequenties voor omgevingsveiligheid en hinderbeperking, wat resulteert in hogere kosten en langere doorlooptijden. Voor de realisatie van het Erotisch Centrum heeft het programma Zuidasdok in de impactanalyse aangegeven dat de beschikbaarheid van een alternatief werkterrein voorwaardelijk is om mee te kunnen werken aan de inpassing van het Erotisch Centrum op locatie Europaboulevard.

Het risico op mogelijk onvoldoende werkterreinen blijft actueel. Het project Tunnel is definitief gegund en uit de aanbidding blijkt dat er vooralsnog geen extra werkterreinen nodig zijn dan vooraf voorzien. Ook heeft de gemeente Amsterdam in samenwerking met Zuidasdok extra werkterreinen geïnventariseerd en deze worden aan de wethouder van Amsterdam ter besluitvorming voorgelegd. Daarmee is zicht op extra werkterreinen voor Tunnel concreter geworden. Voor Knooppunten is dat nog niet het geval. Gemeente en Zuidasdok blijven in nauw overleg om de nadere afspraken volgend uit de inventarisatie te concretiseren. Het risico is echter nog niet beheerst en blijft aanwezig.

Risico 4: Er ontstaat mogelijk spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)

Zuidasdok heeft te maken met diverse stakeholders en meerdere opdrachtgevers, die verschillende aanvullende wensen en eisen hebben. Gezien de lange looptijd van het programma is het belangrijk flexibel op te kunnen treden met betrekking tot gewijzigde inzichten en wensen. Evengoed streeft Zuidasdok naar een stabiele scope voor zowel beheersbaarheid als voor voorspelbaarheid richting opdrachtgevers en de omgeving. Het inpassen van aanvullende of veranderende wensen in de scope kan leiden tot vertragingen en meerkosten en gaat gepaard met nieuwe risico's. Recente voorbeelden zijn aanvullende wensen ten aanzien van stalen vallen van de Schinkelbrug, hogere geluidschermen bij het Schinkelkwartier en het mogelijk inpassen van het erotisch centrum op locatie Europaboulevard. Bij de projecten waarbij het contract al is gegund is het steeds moeilijker om de wensen zonder veel impact in te passen. Daarom wordt het steeds lastiger om zowel adaptief te zijn richting de stakeholders als de scope stabiel te houden.

Om dit risico te beheersen wordt een hybride aanpak toegepast waarbij een stabiliteit wordt nagestreefd bij projecten die (bijna) in uitvoering zijn en een

adaptieve aanpak wordt gevolgd bij projecten die verder in de tijd liggen. Er is intensief contact met omgeving en stakeholders om tijdig de haalbaarheid en impact van aanvullende wensen te beoordelen.

Risico 5: Er zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote reizigers- en verkeershinder) ingepland te krijgen

Door de gelijktijdigheid van werkzaamheden van Zuidasdok en andere regionale projecten ontstaat er toenemende druk op het wegen- en spoornetwerk waardoor uitvoeringsperiodes en de benodigde buitendienststellingen en afsluitingen lastiger te krijgen zijn (zie paragraaf 4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid).

Er vindt, om dit risico te beheersen, veel coördinatie plaats tussen de projecten van Zuidasdok en met de betrokken omgevingspartijen. Er wordt proactief afgestemd met betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam (V&OR), GVB, ProRail en overige gemeenten waarbij constructief wordt meegedacht in de mogelijkheden de werkzaamheden op elkaar af te stemmen en de hinder te beperken. Tegelijkertijd moet er rekening worden gehouden met een bepaalde mate van hinder, waarover tijdig en zorgvuldig gecommuniceerd wordt aan alle betrokkenen.

Risico 6: Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen de kaders van tijd en geld worden afgerond

Tunnel is in september gestart met het bouwteam met als opgave om gezamenlijk een ontwerp uit te werken. Het bouwteam kan te maken hebben met verschillende uitdagingen. Tijdens de uitwerking van het ontwerp kunnen nieuwe inzichten ontstaan met bijvoorbeeld kostenconsequenties. Het bouwteam Tunnel heeft deze periode de mobilisatiefase doorlopen en dit is samengegaan met bovenstaande uitdagingen. De verschillen in rolopvatting tussen ON en OG binnen het bouwteam en eventuele cultuurverschillen kunnen verstrend werken. Daarnaast heeft het bouwteam, naast het lopende ontwerptraject, extra opgaves gekregen inzake het onderzoeken van versoberingsmaatregelen met mogelijke gevolgen voor hindereisen, wat ook meer druk op de bouwteam organisatie kan leggen en dus eventuele verstrende gevolgen kan hebben voor het functioneren van het bouwteam. Deze zaken kunnen impact hebben op de aan het bouwteam meegegeven vigerende kaders. Daarom is de risicoscore dit halfjaar verhoogd.

Om grip te krijgen op de nieuwe inzichten of wensen vanuit het bouwteam tijdens de uitwerking van het ontwerp, is een bouwteamboard ingericht om binnen de governance van het bouwteam de besluitvorming te bevorderen. De nieuwe inzichten of wensen zullen worden uitgewerkt met impactanalyses, en er zal worden afgestemd met de programmadirectie over de versoberingsopgave. Daarnaast zal er continu gemonitord worden op capaciteit en het inhuurproces, zodat er tijdig kan worden geacteerd.

Risico 7: Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder

De werkzaamheden van het programma Zuidasdok zijn complex, omvangrijk en van aanzienlijke duur. Daarbij wordt gewerkt in een dicht bebouwde omgeving met beperkt beschikbare ruimte. Een bepaalde mate van hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden is dan ook onvermijdelijk, zoals geluidshinder, trillingshinder, verminderde doorstroming en verslechterde bereikbaarheid. Dit kan grote impact hebben op de omgeving en de gebruikers van het gebied waardoor dit weerstand kan oproepen. OVT is buiten volop in realisatie waaronder een aantal buitendienststellingen met de nodige afsluitingen en

hinder. Ook knooppunt De Nieuwe Meer is bezig met de eerste werkzaamheden buiten.

Dit risico wordt beheerst door hinder mee te wegen bij de keuze van uitvoeringsmethodes en de planning van werkzaamheden. Daarnaast wordt nagestreefd om werkzaamheden zo voorspelbaar mogelijk uit te voeren en belanghebbenden tijdig en juist te informeren over de mogelijke hinder. Via verschillende kanalen wordt over de mogelijke hinder met de omgeving gecommuniceerd, zie paragraaf 4.3.

Risico 8: De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders

Dit risico heeft een sterke samenhang met risico 1 'Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning'. De marktsituatie zorgt ervoor dat de projecten mogelijk door de markt als erg risicovol worden beschouwd en marktpartijen minder geïnteresseerd zijn in de uitvoering van deze projecten. Marktpartijen zijn terughoudender geworden bij het aangaan van grote, complexe en risicovolle contracten en daarnaast ook bij het aangaan van meerdere grote contracten tegelijkertijd. Dit kan invloed hebben op de belangstelling voor de aanbestedingen of de uiteindelijke prijs.

In het derde kwartaal is het contract voor project Tunnel definitief gegund aan VolkerWessels Infra. Daarmee is het risicoprofiel van dit risico aanzienlijk gedaald. Alleen de aanbestedingen voor Knooppunt Amstel en OVT3 volgen nog. Om dit risico te beheersen is er intensief contact met marktpartijen om na te gaan met welk risicoprofiel en onder welke voorwaarden de projecten van Zuidasdok succesvol aanbesteed kunnen worden. Een en ander is uiteindelijk ook afhankelijk van bestuurlijke besluitvorming over het financiële tekort van Zuidasdok (zie risico 1).

Risico 9: Cumulatie van planningseffecten geeft druk op de haalbaarheid van de eindmijlpaal

Deze periode is er een nieuw risico in de top-10 van het programma. De planning van de projecten en ook het programma als geheel is als gevolg van een aantal actualiteiten onder druk komen te staan. Als gevolg van het budgettekort zijn er wijzigingen doorgevoerd in de aanpak van de aanbesteding van knooppunt Amstel. OVT meldt een vertraging van de openstelling van de Brittenpassage. Daarnaast zitten er in het algemeen veel planningsafhankelijkheden tussen de projecten van Zuidasdok waardoor een verschuiving in een project impact kan hebben op het volgende project. Tegenvallers bij OVT kunnen mogelijk gevolgen hebben op de planning van andere projecten. Deze gebeurtenissen zorgen voor extra druk op de planning waardoor er steeds minder buffer in de totaal planning van het programma Zuidasdok is. Deze ontwikkelingen hebben als mogelijk gevolg dat de bestuurlijk vastgelegde eindmijlpaal van 2036 in het geding komt.

Om dit risico te beheersen zal o.a. de haalbaarheid van de buitendienststelling, continu gemonitord worden. Daarnaast zal worden onderzocht of de planningen op onderdelen minder afhankelijk van elkaar kunnen worden gemaakt.

Risico 10: Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op in de uitvoering

De werkzaamheden van Zuidasdok zijn complex en vinden plaats in een dicht bebouwde omgeving. Er worden onder andere verschillen opgemerkt tussen de areaalgegevens en de daadwerkelijke situatie buiten wat kan zorgen voor tegenvallers bij de uitvoering van de werkzaamheden. Ook zijn de periodes van buitendienststellingen kort waardoor de mogelijkheid om eventuele tegenvallers

op te vangen beperkt is. Tevens worden er zwaardere eisen gesteld aan veiligheid en duurzaamheid.

Dit risico wordt beheerst door te streven naar robuuste bouwmethoden. Verder wordt veel aandacht besteed aan het verkrijgen van de betrouwbare areaalgegevens, het behouden van technische kennis binnen de programmaorganisatie, het uitvoeren van toetsen en reviews op kritische aspecten van de projecten en een gedegen afstemming van de raakvlakken tussen projecten onderling.

5.5 Organisatie en kwaliteit

In het afgelopen half jaar zijn de aanbestedingen voor projectbeheersing en ingenieursdiensten afgerond en gegund. De projectbeheersing wordt vanaf januari 2025 uitgevoerd door de combinatie PWC-AT Osborne-Praeceptum. De ingenieursdiensten blijven door Arcadis en Witteveen+Bos, het IBZ, uitgevoerd worden.

In 2024 zijn alle geplande kwaliteitsmanagementactiviteiten afgerond en is de kwaliteitsmanagementagenda voor 2025 opgesteld en vastgesteld. Een van de belangrijkste aandachtspunten voor 2024 was het verkorten van de doorlooptijd van deze activiteiten, wat heeft bijgedragen aan een efficiëntere uitvoering. Het monitoren van verbeteracties op projectniveau verliep effectief maar blijft wel aandacht vragen. In Q1 2025 nemen we de effectiviteit en draagvlak van kwaliteitsmanagement onder de loep en de daaruit voortkomende verbeterpunten gaan gedurende 2025 geïmplementeerd worden.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17)

Mutatie	Soort mutatie	Prijspeel	Bijdragen aan taakstellend budget						Totaal
			Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden		
bedragen in € 1.000									
BOK 9-7-2012	baseline	2011	979.000	201.000	130.000	75.000			1.385.000
IBOI2012 (8,9476%)	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421			26.242
IBOI2013 (1,659078%)	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268			23.331
IBOI2014 (1,2%)	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940			16.916
BOK 9-7-2014		2014	1.025.936	210.680	136.244	78.629			1.451.489
TEN- T planuitwerking	extra bijdrage	2013					2.500		2.500
VTW HTV5 Amstelveen	scopewijziging	2014			1.568				1.568
VTW overdracht VU/Boelelaan	scopewijziging	2014			-580				-580
VTW Brittenpassage	scopewijziging	2014					26.000		26.000
VTW verplaatsing relais huis 20 OVSAAL	scopewijziging	2014							0
Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	40.304						40.304
Compensatie GF ivm BCF	BO afspraak	2014		-4.390					-4.390
Piet Kranenbergsdijk	scopewijziging	2014							0
Liften Brittenpassage	scopewijziging	2014							0
VTW bus- en tramhalte Strawinskylaan	scopewijziging	2014		2.850					2.850
VTW definitieve toegang SET- gebouw	scopewijziging	2014		600					600
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	scopewijziging	2014			9.225				9.225
VTW verbrede Minervapassage	scopewijziging	2014					33.400		33.400
VTW vervallen toerit S110	scopewijziging	2014							0
VTW aansluiting S108- Zuid	scopewijziging	2014							0
VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	scopewijziging	2014							0
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	baseline	2014	1.066.240	209.740	146.456	78.629		61.900	1.562.965
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	scopewijziging	2014			94				94
VTW bovenwettelijke geluidsschemen	scopewijziging	2014							0
VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel ivm onderhoud en calamiteiten	scopewijziging	2014							0
VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	scopewijziging	2014							0
VTW Keerlus tram 4	scopewijziging	2014							0
VTW robuustheidsmaatregelen tram	scopewijziging	2014		235	4.465				4.700
VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109	scopewijziging	2014							0
IBOI2015	indexering	2015	3.902	766	535	302		26	5.531
Totaal per 30-06-2015	stand Q2-2015	2015	1.070.142	210.741	151.551	78.931		61.926	1.573.290
VTW configuratie metrospooren	scopewijziging	2015		171	3.249				3.420
VTW aansluiting ProRail beleidskader Outilslage	scopewijziging	2015						712	712
Totaal per 30-09-2015	stand Q3-2015	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931		62.638	1.577.423
Teruggaaf BTW 2012-2013	ontvangst derden	2015						345	345
ABN Amro Fietsparkeergarage Mahlerplein	ontvangst derden	2015						90	90
Totaal per 31-12-2015	stand Q4-2015	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931		63.073	1.577.858
VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2015	3.750						3.750
VTW Voorinvestering daklaan	scopewijziging	2015		1.298					1.298
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	scopewijziging	2015		3.576					3.576
VTW Calamiteiten Opstelplaats	scopewijziging	2015	1.200						1.200
VTW Cap. tijdelijk gelijkl. herstation Mahler	TERUGGETROKKEN	2015							0
VTW geluidsschemen lay-out keerspooren	scopewijziging	2015							0
VTW Fietsroute over de Amstel	nader detailering	2015		70	70				140
Totaal per 31-03-2016	stand Q1-2016	2016	1.075.092	215.856	154.870	78.931		63.073	1.587.822
VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	scopewijziging	2015		240	80				320
IBOI2016	indexering	2016	1.715	370	271	151		314	2.821
IBOI2016 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2016	137						137
Totaal per 30-06-2016	stand Q2-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
Totaal per 30-09-2016	stand Q3-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
VTW kruising S108 Noord en Zuid	scopewijziging	2016							0
VTW Daklaan (teruggetrokken door Amsterdam op 10-5-2017)	TERUGGETROKKEN	2016		0					0
Totaal per 31-12-2016	stand Q4-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
VTW Waterberging stationsvoorzieningen	VERVALLEN ON HOLD	2016		n.t.b.					0
VTW comm. voorzieningen OV- carré zuidzijde OVT incl. fundering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2017		n.t.b.				n.t.b.	0
Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	meerkosten	2017						n.t.b.	0
Herallocatie n.a.v. gunning realisatiecontract	technische mutatie	2017						n.t.b.	0
Totaal per 31-03-2017	stand Q1-2017	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
IBOI2017 (1,15%)	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909		710	16.755
IBOI2017 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2017						291	291
Totaal per 30-06-2017	stand Q2-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991		64.388	1.608.146
Totaal per 30-09-2017	stand Q3-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991		64.388	1.608.146
Totaal VTWs 33-34-36-37	scopewijziging	2017			7.600			7.521	15.121
Totaal per 31-12-2017	stand Q4-2017	2017	1.088.176	218.741	164.449	79.991		71.909	1.623.267

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12)

Mutatie	Soort mutatie	Prijnspeil	Ris	A dan	IRA	RNI	Delden	Totaal
bedragen in € x 1.000								
BOK 9-7-2012	<i>baseline</i>	2011	320.378					320.378
IBOI 2012 (18,9476%)	indexering	2012	6.070					6.070
IBOI 2013 (1,659078%)	indexering	2013	5.416					5.416
IBOI 2014 (1,21%)	indexering	2014	4.003					4.003
BOK 9-7-2014		2014	335.867	0	0	0	0	335.867
Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	-40.304					-40.304
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	<i>baseline</i>	2014	295.563	0	0	0	0	295.563
VTW optimalisatie vluchtstroken	scopewijziging	2014	0					0
IBOI 2015	indexering	2015	1.135					1.135
Totaal per 31-12-2015	<i>stand Q4-2015</i>	2015	296.698	0	0	0	0	296.698
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	scopewijziging	2015		567				567
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen	scopewijziging	2015	0					0
Totaal per 31-03-2016	<i>stand Q1-2016</i>	2015	296.698	567	0	0	0	297.265
IBOI 2016	indexering	2016	566					566
Totaal per 30-06-2016	<i>stand Q2-2016</i>	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
Totaal per 30-09-2016	<i>stand Q3-2016</i>	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
Totaal per 31-12-2016	<i>stand Q4-2016</i>	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
Totaal per 31-03-2017	<i>stand Q1-2017</i>	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
IBOI 2017 (1,15%)	indexering	2017	3.394					3.394
Totaal per 30-06-2017	<i>stand Q2-2017</i>	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
Totaal per 30-09-2017	<i>stand Q3-2017</i>	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
Totaal per 31-12-2017	<i>stand Q4-2017</i>	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
IBOI 2018 (1,5257%)	indexering	2018	4.224					4.224
Totaal per 30-6-2018	<i>stand Q2-2018</i>	2018	304.882	567	0	0	0	305.449
Totaal per 31-12-2018	<i>stand Q4-2018</i>	2018	304.882	567	0	0	0	305.449
Verkoop woonboot	ontvangst derden	2019					122	122
Totaal per 31-03-2019	<i>stand Q1-2019</i>	2018	304.882	567	0	0	122	305.571
IBOI 2019 (2,02%)	indexering	2019	5.431	28				5.459
Totaal per 30-06-2019	<i>stand Q2-2019</i>	2019	310.313	595	0	0	122	311.030
Totaal per 31-12-2019	<i>stand Q4-2019</i>	2019	310.313	595	0	0	122	311.030
IBOI 2020 (1,658%)	indexering	2020	4.439	10				4.449
Totaal per 30-06-2019	<i>stand Q2-2020</i>	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
Totaal per 31-12-2020	<i>stand Q4-2020</i>	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17					-605			-605
Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17							-122	-122
besluitvorming inboeken financiële effecten AIRBIM			-1.081					-1.081
Totaal per 31-03-2021	<i>stand Q1-2021</i>	2020	313.671	0	0	0	0	313.671
IBOI 2021 (2,354%)			6.085					6.085
Totaal per 30-06-2021	<i>stand Q2-2021</i>	2021	319.756	0	0	0	0	319.756
Totaal per 31-12-2021	<i>stand Q4-2021</i>	2021	319.756	0	0	0	0	319.756
Correctie conversie Q1-2021			-28					-28
Totaal per 31-03-2022	<i>stand Q1-2022</i>	2021	319.728	0	0	0	0	319.728
IBOI 2022 (5,162%)	indexering		13.646					13.646
Totaal per 30-06-2022	<i>stand Q2-2022</i>	2022	333.374	0	0	0	0	333.374
SCW0104 Vervanging oplegging Overschiestraat	scopewijziging		3.757					3.757
Totaal per 30-09-2022	<i>stand Q3-2022</i>	2022	337.131	0	0	0	0	337.131
ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasdok o.b.v. HI-2022	adm. wijziging		256.802					256.802
ADM133 Verschuiving correctie Q1 van Art17 naar Art12	adm. wijziging		29					29
Totaal per 31-12-2022	<i>stand Q4-2022</i>	2022	593.962	0	0	0	0	593.962
Totaal per 31-03-2023	<i>stand Q1-2023</i>	2022	593.962	0	0	0	0	593.962
SCW0136 Vervanging Rozenoordbrug	scope wijziging	2022	124.779					124.779
ADM0160 IBOI 2022	indexering	2022	4.566					4.566
ADM0154 IBOI 2023	indexering	2023	27.813					27.813
SCW0102 Vast Onderhoud voor WNV	scope wijziging	2023	9.608					9.608
ADM0162 Aanvullend budget KNM	adm. wijziging	2022	47.000					47.000
Totaal per 30-06-2023	<i>stand Q2-2023</i>	2023	807.728	0	0	0	0	807.728
ADM_0164 Correctie IBOI 2023	adm. wijziging	2023	658					658
ADM_0165 Correctie IBOI aanvulling 2022	adm. wijziging	2023	-418					-418
ADM_0173 Afsluiting P.208	adm. wijziging	2023	0					0
Totaal per 30-09-2023	<i>stand Q3-2023</i>	2023	807.968	0	0	0	0	807.968
SCW_172 Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (WZG-0019)	scope wijziging	2023		2.567				2.567
SCW_0163 Impactanalyse stalen vallen Schinkelbruggen	scope wijziging	2023	942					942
Totaal per 31-12-2023	<i>stand Q4-2023</i>	2023	808.910	2.567	0	0	0	811.478
SCW0185 Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM	scopewijziging	2023	812					812
Totaal per 31-3-2024	<i>stand Q1-2024</i>	2023	809.722	2.567	0	0	0	812.290
ADM_0213 IBOI 2024	adm. wijziging	2024	21.487					21.487
SCW_0190 Stalen vallen: Aanvulling berekeningen brug 9	scopewijziging	2024	418					418
SCW_0191 Stalen vallen berekeningen brug 1	scopewijziging	2024	653					653
SCW_0207 Onderhoud WKS en Polo Loc en Beheer Schadedossier P	scopewijziging	2024	263					263
Totaal per 30-6-2024	<i>stand Q2-2024</i>	2024	832.543	2.567	0	0	0	835.111
Totaal per 30-9-2024	<i>stand Q3-2024</i>	2024	832.543	2.567	0	0	0	835.111
SCW_0192 Stalen vallen WNV	scopewijziging	2024	19.800					19.800
ADM_0217 Correctie IBOI 2024	adm. wijziging	2024	1					1
SCW_0221 Verzamelwijziging WNV - Aanpassen VT diagrammen, U	scopewijziging	2024	226					226
Totaal per 31-12-2024	<i>stand Q2-2024</i>	2024	852.570	2.567	0	0	0	855.138

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

The logo for Provincie Noord-Holland consists of a stylized 'NH' where the 'N' is yellow and the 'H' is blue, with a crown above the 'N'.

 Vervoerregio
Amsterdam

The logo for Vervoerregio Amsterdam features a stylized, magenta-colored 'V' and 'A' that are interconnected.

programma
**zuidas
dok** bouwt aan
bereikbaarheid

Zuidasdok is een samenwerking van
Rijkswaterstaat, ProRail en de
gemeente Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ProRail

**× Gemeente
× Amsterdam**