

Halfjaarrapportage Zuidasdok

Periode: 1 juli t/m 31 december 2021



Dakdelen Brittenpassage Station Amsterdam-Zuid

Auteur: Programmaorganisatie Zuidasdok
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie: 1.0

Datum: 31-12-2021
Volgnr.: 1
Status: Definitief
Bestand:

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Doel rapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Programmadoelstellingen	3
Hoofdstuk 2 Samenvatting	5
Hoofdstuk 3 Programmavoortgang	8
3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)	8
3.2 S&C/ICT Metro	13
3.3 Knooppunten	13
3.4 Tunnel	16
3.5 Programma	17
Hoofdstuk 4 Programmabeheersing	19
4.1 Scope	19
4.2 Planning	19
4.3 Financiën	21
4.4 Risico's	26
4.5 Organisatie en kwaliteit	28
Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie	30
5.1 Stakeholdermanagement	30
5.2 Bereikbaarheid	32
5.3 Communicatie	33
Bijlagen	35
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	35
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	36
Financiering	37

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Doel rapportage

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

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 juli 2021 tot en met 31 december 2021.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. Deze programmadoelstellingen borduren voort op de projectdoelstellingen zoals geformuleerd in de structuurvisie, maar zijn geactualiseerd naar de huidige tijdgeest. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt een terugblik gegeven over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode en een vooruitblik gegeven voor de komende verslagperiode. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de stand van zaken van de beheersing van het programma. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 gerapporteerd over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma.

1.3 Programmadoelstellingen

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

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

1. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad die van grote economische importantie is.
2. Door Zuidasdok kan de Zuidas verder uitgroeien tot internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam.

Pagina: 3/37

Datum: 31-12-2021

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

3. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem.
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur in de ontwikkeling van het Zuidasgebied teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

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

Het programma Zuidasdok behelst:

1. Het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;
2. Een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoersterminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor (Derde perron);
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

Hoofdstuk 2

Samenvatting

Programmavoortgang

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

OVT

De hoofdovereenkomst voor OVT-1 en -2 is aan de bouwcombinatie Nieuw-Zuid (Mobilis, Boskalis en Van Gelder) gegund. Op 26 augustus 2021 tekenden de betrokken partijen voor de eerste fase van het contract, waarbij de eerste twee deelopdrachten zijn opgedragen, te weten: 1) de buitendienststelling van het treinspoor (BDS) zomer 2022 voor een vaste aanneemsom en 2) de doorgronding en prijsvorming van OVT-1.

Na gunning op 26 augustus 2021 is Nieuw-Zuid gestart met de doorgrondingsfase van OVT-1, gebaseerd op het definitief ontwerp (DO). De werkzaamheden in deze doorgrondingsfase verlopen, ondanks de aangescherpte coronamaatregelen, conform planning. Zuidasdok en Nieuw-Zuid werken in deze fase intensief samen, zodat Nieuw-Zuid voldoende informatie heeft om aan het einde van de doorgrondingsfase een definitief prijsvoorstel voor OVT-1 in te dienen. Als dit leidt tot een passende aanbidding zal Nieuw-Zuid eind Q1-2022 aanvangen met de daadwerkelijke realisatie van OVT-1.

S&C/ICT Metro

Tijdens de tijdelijke buitengebruikname (TBGN) van de metro in de periode van 19 tot 23 augustus 2021 is naast, de werkzaamheden aan het spoor, het CBTC-systeem (*Communication Based Train Control*) aangepast. Het CBTC-systeem werkt veilig maar is nog niet vrij van storingen. Het CBTC-systeem wordt gefaseerd in het hele Amsterdamse metronet in gebruik genomen en vanaf 23 januari 2022 wordt volledig over gestapt op het CBTC-systeem. Bij komende werkzaamheden tijdens buitendienststellingen kan niet meer worden terug gevallen op het oude systeem en is Zuidasdok volledig afhankelijk van het succesvol functioneren van het CBTC-systeem om probleemloos rijden van de metro te kunnen garanderen.

Knooppunten

Op 6 december 2021 is de uitnodiging tot deelname aan de dialoog voor knooppunt De Nieuwe Meer verstuurd naar de twee aannemerscombinaties TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) en Bouwcombinatie Nieuw-Meer (Boskalis, Volker Wessels Infra, Mobilis en Van Gelder). Het aanbestedingsdossier is op 13

Pagina: 5/37

Datum: 31-12-2021

Status: Definitief

december gepubliceerd en op 15 december heeft de startbijeenkomst met beide aannemerscombinaties plaatsgevonden. In de periode van januari tot juni 2022 vindt de dialoog plaats en beide aannemerscombinaties dienen hun aanbieding eind juli 2022 in.

Tunnel

Het Inkoopplan is op hoofdlijnen opgesteld en op 9 december 2021 gepresenteerd aan en besproken met de Tenderboard. Op basis van de adviezen van de Tenderboard wordt de volgende versie van het inkoopplan opgesteld, die in de Tenderboard van maart 2022 besproken waarna de definitieve versie wordt opgeleverd in mei 2022. Het inkoopplan wordt ter informatie aan het OGO gestuurd.

Scope

In de afgelopen periode zijn er twee scopewijzigingen (met externe financiering) vastgesteld:

- Tijdelijke maatregelen perrons OVT;
- Voorinvestering maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn.

Planning

In het afgelopen half jaar is de scopewijziging voorinvestering maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn verwerkt in de planning van OVT-1. De mijlpaal 'Project OVT-1 gereed' is twee kwartalen naar achter gegaan, doordat de verbreding van het metroviaduct over de Parnassusweg aan de scope is toegevoegd ten behoeve van een eventuele toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Omdat de werkzaamheden aan het viaduct na opening van de Brittenpassage worden uitgevoerd heeft de scopewijziging geen consequenties voor de ingebruikname van de Brittenpassage en de totale planning van Zuidasdok. De planning van de overige projecten is op hoofdlijnen ongewijzigd.

Financiën

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2021 2.060 M€, dit was 2.049 M€ in de H1-2021 rapportage. De prognose eindstand bedraagt per 31 december 2021 3.255 M€, dit was 3.245 M€ in de H1-2021 rapportage. De stijging van budget en prognose eindstand is (grotendeels) het gevolg van de twee scopewijzigingen.

De voortgang van Zuidasdok is afhankelijk van de besluitvorming over het aanvullende budget. Het OGO is geïnformeerd dat bestuurlijke besluitvorming over het budgettekort begin 2022 nodig is om de planningsmijlpalen te kunnen blijven halen. In het laatste kwartaal van 2021 heeft Zuidasdok aan de opdrachtgevers inzichtelijk gemaakt per welke datum budget beschikbaar moet zijn, om het programma conform de vigerende planning uit te kunnen voeren. Voor de definitieve gunning van OVT-1 is een besluit over het beschikbaar stellen

van budget uiterlijk op 1 maart 2022 nodig¹. Daarna is voor de zomer van 2022 een bestuurlijk besluit nodig over het budget om de voorbereiding voor OVT-2 en de aanbesteding van tunnel te kunnen starten en zodoende de voorziene openstelling te kunnen halen.

Risico's

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

Positie H1 2021	Risico
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt mogelijk te veel tijd in beslag
2	Er ontstaat spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)
3	Actuele marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt en hogere energietarieven) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden

¹ In overleg met Zuidasdok is dit besluitvormingsmoment naar 15 april 2022 verschoven.

Hoofdstuk 3

Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 juli tot en met 31 december 2021. De opzet van dit hoofdstuk sluit aan bij de opzet van Zuidasdok en de verdeling in vier projectteams (OVT, S&C/ICT Metro, knooppunten en tunnels). Voor elk projectteam en voor het programma worden in dit hoofdstuk de ontwikkelingen toegelicht. De peildatum voor deze Halfjaarrapportage is 31 december 2021.

3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

<i>Planning</i>	<i>OVT-1 en OVT-2: 2020 – 2031 OVT-3: 2025 – 2036</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen OVT-1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijpunten metro in de Minervapassage. OVT-2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons. OVT-3: realisatie koppen van de stationspassages, de noordelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en de zuidelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en aanleg openbare ruimte</i>
<i>Contract</i>	<i>OVT-1 en OVT-2: E&C-contract, met OVT-2 optioneel OVT-3: n.t.b. (2025)</i>

Aanbestedingen

De hoofdovereenkomst voor OVT-1 en -2 is aan de bouwcombinatie Nieuw-Zuid (Mobilis, Boskalis en Van Gelder) gegund. Op 26 augustus 2021 tekenden de betrokken partijen voor de eerste fase van het contract, waarbij de eerste twee deelopdrachten zijn opgedragen, te weten: 1) de buitendienststelling van het treinspoor (BDS) zomer 2022 voor een vaste aanneemsom en 2) de doorgronding en prijsvorming van OVT-1.

Uitvoeringswerkzaamheden

Bouwcombinatie ZuidPlus heeft het afgelopen half jaar de – eerder voorgebouwde – spoordragende dekken onder treinspoor 4 en metrospoor 1 voor de Brittenpassage aangebracht. De werkzaamheden vonden plaats in de buitendienststelling van het treinspoor (BDS) en tijdelijke buitengebruikname metro (TBGN) van de metro, van 19 tot 23 augustus 2021. Deze werkzaamheden zijn conform planning en zonder klachten vanuit de omgeving uitgevoerd.

Pagina: 8/37
Datum: 31-12-2021
Status: Definitief

ZuidPlus heeft hiermee haar laatste werkzaamheden uitgevoerd. Het werk en de in gebruik zijnde werkterreinen zijn formeel overgedragen aan Zuidasdok. Er resteren geen contractuele werkzaamheden meer, en de samenwerking met ZuidPlus is formeel beëindigd.

Om ruimte te maken voor de bouw van de nieuwe metroperrons en de nieuwe passages worden in twee voorloopcontracten aanpassingen gedaan aan de bestaande metro-infrastructuur. In het eerste voorloopcontract realiseert BAM Rail vijf nieuwe wissels aan de oostkant van het station Amsterdam Zuid: twee voorbij station Amsterdam RAI en drie tussen station Amsterdam RAI en de Beethovenstraat. Het aanbrengen van deze wissels heeft plaatsgevonden in vier weekenden in november en december 2021.

Op 29 juli 2021 is het tweede voorloopcontract gegund aan Heijmans. Heijmans is begonnen met de werkvoorbereiding van de benodigde aanpassingen aan bestaande metroperrons en metroperronsporen ten oosten van de Minervapassage. Er wordt hier ruimte gecreëerd door het circa 20 meter oostwaarts verplaatsen van de metroperrons en de sporen van de Noord/Zuidlijn (lijn 52), richting de Beethovenstraat en gedeeltelijk over de Beethovenstraat heen. Deze ruimte is nodig voor de toekomstige vernieuwing van de Minervapassage. Doordat de Minervapassage in de toekomst hoger is dan de huidige passage, worden de metroperrons en sporen daarom ook alvast verhoogd. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in het weekend van 21-22 mei 2022 en tussen 16 en 22 juli 2022. Voor het weekend van 21-22 mei 2022 is de benodigde TBGN aangevraagd en wordt binnenkort de goedkeuring door de VRA verwacht. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden in juli wordt in de komende periode de TBGN-aanvraag bij de VRA ingediend. Het is, op basis van de reeds lopende afstemming met de VRA, de verwachting dat deze instemming in Q1-2022 wordt verkregen.

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid is na de gunning op 26 augustus 2021 begonnen aan het uitvoeringsontwerp en de werkvoorbereiding van de BDS zomer 2022. In een 11-daagse buitendienststelling (gepland van 22 juli 2022 tot 3 augustus 2022) realiseert Nieuw-Zuid de fundering ten behoeve van de twee meest zuidelijke treindekken, ter hoogte van de Brittenpassage. Deze treindekken worden als onderdeel van OVT-1 in 2023 gerealiseerd. Zuidasdok heeft haar eigen voorbereiding en die van Nieuw-Zuid laten beoordelen door een extern bureau. Dit bureau is erin gespecialiseerd om projecten in de opstartfase te begeleiden om daarmee opstartproblemen zoveel mogelijk te beperken. Het bureau concludeert dat er voldoende voorbereidingstijd is en wordt genomen, en dat er op dit moment geen signalen zijn waaruit zou kunnen worden opgemaakt dat de voorbereidingen voor de BDS zomer 2022 niet in control zijn.

Ontwerpwerkzaamheden

Na gunning op 26 augustus 2021 is Nieuw-Zuid gestart met de doorgrondingsfase van OVT-1, gebaseerd op het definitief ontwerp (DO). De werkzaamheden in deze doorgrondingsfase verlopen, ondanks de aangescherpte coronamaatregelen,

Pagina: 9/37
Datum: 31-12-2021
Status: Definitief

conform planning. Zuidasdok en Nieuw-Zuid werken in deze fase intensief samen, zodat Nieuw-Zuid voldoende informatie heeft om aan het einde van de doorgrondingsfase een definitief prijsvoorstel voor OVT-1 in te dienen. Als dit leidt tot een passende aanbidding zal Nieuw-Zuid eind Q1-2022 aanvangen met de daadwerkelijke realisatie van OVT-1.

Zuidasdok is eind 2020 gevraagd te onderzoeken in welke mate het OVT-ontwerp moet en kan worden aangepast om een toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn mogelijk te maken. Het ontwerpproces voor deze voorinvestering is eind 2020 gestart en het ontwerp is eind Q2-2021 opgeleverd, inclusief een kostenraming. In juli 2021 is het OGO door VRA en Amsterdam gevraagd in te stemmen met het toevoegen van deze voorinvestering aan de scope van het DO OVT Zuidasdok (OVT-1). Op basis van de instemming kon het ontwerptraject worden afgerond en in het OGO van 6 oktober 2021 is de besluitvorming formeel afgehecht. Met deze wijziging, inclusief de in het OGO gemaakte afspraken met VRA over aanvullend budget, is de scope van het DO OVT uitgebreid. De scopewijziging is aan Nieuw-Zuid meegegeven in de doorgrondingsfase en zal onderdeel zijn van de prijsvorming.

Sinds januari 2021 is de BENG-wetgeving (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) van kracht. Deze wet vraagt aanvullende voorzieningen op duurzaamheidsgebied. Omdat de eisen vanuit de nieuwe BENG-wetgeving pas definitief werden toen het het DO-OVT al in een vergevorderd stadium was, is ervoor gekozen om de benodigde ontwerpoplossing in een parallel traject uit te werken. Gezocht is naar een oplossing die zo min mogelijk verstorend is op het DO-OVT, om de voortgang van het project niet te vertragen. Een van de mogelijkheden om de eisen uit de BENG wetgeving te verwerken is door het realiseren van zonnepanelen in de randen van de perronkappen. Deze uitwerking en inpassing van de ontwerpoplossing is reeds door Supervisie Zuidas en de welstandscommissie beoordeeld en dit heeft geleid tot een positief advies aan Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Zuidasdok brengt de (financiële) consequenties van deze ontwerpoplossing, evenals de onderzochte alternatieven, in kaart en overlegt met de opdrachtgevers over de dekking van de kosten, waarbij ook wordt gekeken naar toekomstige opbrengsten.

Omgevingsvergunning

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

Eind september 2021 is de instandhoudingstermijn van de omgevingsvergunning voor de tijdelijke winkelruimten op het Mahlerplein en op het Zuidplein met vijf jaar verlengd. De omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft de instandhoudingstermijn van de omgevingsvergunning aan NS Stations verlengd tot 2026.

Pagina: 10/37
Datum: 31-12-2021
Status: Definitief

Ontwikkelingen OVT

Vergunning Wet Natuurbescherming (stikstof)

Naast de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de bouw van OVT-1 en -2 is een vergunning Wet Natuurbescherming voor de realisatie van OVT-1 en -2 aangevraagd bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. Na het indienen van de vergunningaanvraag heeft de omgevingsdienst vragen gesteld over de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de AERIUS berekeningen, die zijn uitgevoerd in het kader van stikstofdepositie voor de gebruiksfase. De vergunningaanvraag is daarom aangevuld met nadere AERIUS berekeningen. In het eerste kwartaal van 2022 wordt de beslissing over de vergunningaanvraag verwacht.

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming)

Uit onderzoeken is gebleken dat er geen beschermde dier- of plantensoorten aanwezig zijn binnen het plangebied OVT. Ook heeft nader onderzoek uitgewezen dat er geen vleermuisverblijfplaats aanwezig is in het werkgebied van de aan te passen metroperrons. Om deze reden is de aangevraagde ontheffing op de Wet Natuurbescherming voor de werkzaamheden aan de metroperrons niet meer nodig en wordt deze ingetrokken.

Fasering OVT-2

Als beheersmaatregel voor een veilige reizigersafhandeling tijdens de bouw van de zuidelijke Minervapassage (OVT-2) is in de fasering van OVT-2 een tijdelijke verschuiving van de treinperrons naar het westen opgenomen. Zuidasdok is in overleg met NS Reizigers en ProRail over de inpassing hiervan in de landelijke dienstregeling. Daarnaast vindt de realisatie van OVT-2 in dezelfde periode plaats als de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) op Amsterdam Centraal. Zuidasdok is in overleg met NS Reizigers en ProRail over de inpassing hiervan in de landelijke buitendienststellingsplanning.

Raakvlakprojecten

Aanlanding Amstelveenlijn (Amsteltram lijn 25)

In maart 2021 is het OGO akkoord gegaan met de aanleg van een tijdelijke eindhalte voor de Amsteltram (TEA) op de Eduard van Beinumstraat tot het moment dat op deze locatie wordt gestart met de realisatie van de noordelijke tunnel. Na het OGO-besluit is VRA, met medewerking van Zuidasdok, gestart met de definitiefase van de TEA, waarin het voorlopig ontwerp, de planning en kostenraming zijn uitgewerkt. Hieruit is gebleken dat de oplossing complexer is dan werd aangenomen en hebben VRA en Zuidasdok geconstateerd dat er draagvlak is voor de verkenning van een alternatieve locatie voor de tijdelijke eindhalte. In het OGO van 6 november 2021 is ingestemd met het voorstel om op basis van een afgebakende onderzoeksopdracht nader onderzoek te verrichten naar mogelijke alternatieven. Het al dan niet loslaten van het OGO-besluit van maart 2021 en daarmee de keuze voor de TEA aan de Eduard van Beinumstraat of een alternatief zal in het OGO in februari 2022 worden behandeld.

Pagina: 11/37

Datum: 31-12-2021

Status: Definitief

Boogkavel

In het laatste kwartaal van 2021 is een omgevingsvergunning aangevraagd voor de ontwikkeling van de "Boogkavel", ten zuiden van de A10 en ten oosten van de Parnassusweg. Een gedeelte van de Boogkavel is in het tracébesluit opgenomen als werkterrein. Aan de gemeente Amsterdam is bevestigd dat dit gedeelte van de Boogkavel uiterlijk per 15 september 2022 niet langer nodig is voor de realisatie van Zuidasdok.

Derde Perron

Het OGO heeft Zuidasdok in maart 2021 verzocht om samen met het project Derde Perron in kaart te brengen wat de mogelijke (technische en financiële) overlap tussen beide projecten is. Zuidasdok en Derde Perron hebben een notitie opgesteld voor het OGO van 6 oktober 2021, waarin wordt ingegaan op de mogelijkheden om beide projecten geïntegreerd op te pakken. Geconcludeerd is dat er een technische overlap bestaat tussen de werkzaamheden van OVT-3 aan de zuidzijde van het station (OVT 3-Zuid) en het Derde perron. De keuze over het al dan niet samenvoegen van beide projecten kan worden uitgesteld tot uiterlijk Q1 2027. Daarvoor geldt wel de randvoorwaarde dat voor Q1 2027 de planuitwerking voor Derde perron moet zijn afgerond.

Extra (tijdelijke) maatregelen

Met het oog op de al bestaande capaciteitsknelpunten nemen ProRail en NS aanvullende maatregelen om de transferdruk te verlagen. Het gaat om het dichtleggen van vides en vervangen van roltrappen door vaste trappen naar de treinperrons van de Minervapassage. Door deze maatregelen wordt de capaciteit van de perrons vergroot. Hiermee wordt weliswaar ingeboet aan comfort (doordat roltrappen verdwijnen), maar ontstaat een veiligere reizigerstransfer. De opdracht is op 28 september 2021 door ProRail gegund aan Knipscheer Rail-Infra B.V. De werkzaamheden aan de vides zijn voorzien in februari 2022, terwijl de roltrappen vervangen worden in de zomer van 2022. Zuidasdok zorgt op verzoek van ProRail alleen voor de uitvoeringsbegeleiding van deze werkzaamheden. De benodigde omgevingsvergunning is inmiddels verkregen.

Veiligheid en gezondheid

Ten behoeve van de BDS in augustus 2021 heeft afstemming plaatsgevonden met ZuidPlus, Zuidasdok en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied ten behoeve van een veilige uitvoering. Bijzonderheid was dat er bij deze BDS ook bezoekers aanwezig waren. Hiermee is in de draaiboeken expliciet rekening gehouden zodat dit op een veilige manier kon plaatsvinden. De werkzaamheden van ZuidPlus zijn zonder (veiligheid)incidenten verlopen.

Ondanks frequente inspecties van het perron heeft de afgelopen periode een incident plaats gevonden met een reiziger die zich heeft bezeerd op een uitneembaar treinperron van station Amsterdam-Zuid. Het is gebleken dat de perronvloer sneller verouderd dan verwacht en er hierdoor onveilige situaties

ontstonden. Naar aanleiding van dit incident heeft Zuidasdok in het weekend van 4 en 5 december 2021 de perronvloer vervangen, waarbij speciale aandacht is gegeven aan de slijtvastheid van de vloer. De inspectiefrequentie is naar aanleiding van het incident verhoogd. De schadeafhandeling ten gevolge van het incident verloopt via Zuidasdok.

3.2 S&C/ICT Metro

<i>Planning</i>	<i>2020 – 2032</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren ICT-systemen (kaartverkoopautomaten, OV-chipkaartpoorten, camera's etc.) en werkzaamheden aan de metrobeveiliging- en besturingssystemen (S&C)</i>
<i>Contract</i>	<i>Er wordt gebruik gemaakt van bestaande raamcontracten met S&C- en ICT-leveranciers.</i>

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

Tijdens de tijdelijke buitengebruikname (TBGN) van de metro in de periode van 19 tot 23 augustus 2021 is naast, de werkzaamheden aan het spoor, het CBTC-systeem (*Communication Based Train Control*) aangepast. In november en december 2021 zijn vanuit het voorloopcontract van BAM, tijdens vier weekenden, vijf nieuwe wissels in het spoornet gebracht en zijn diverse S&C-elementen verwijderd en weer teruggeplaatst. Daarnaast zijn er werkzaamheden aan het TreinTV-systeem en aan het tractiesysteem uitgevoerd. Aansluitend is de dienstregeling van de metro succesvol opgestart.

Het CBTC-systeem werkt veilig maar is nog niet vrij van storingen. Het CBTC-systeem wordt gefaseerd in het hele Amsterdamse metronet in gebruik genomen en vanaf 23 januari 2022 wordt volledig over gestapt op het CBTC-systeem. Bij komende werkzaamheden tijdens buitendienststellingen kan niet meer worden terug gevallen op het oude systeem en is Zuidasdok volledig afhankelijk van het succesvol functioneren van het CBTC-systeem om probleemloos rijden van de metro te kunnen garanderen.

3.3 Knooppunten

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

Op 25 juni 2021 is de Aanbestedingsleidraad gepubliceerd op TenderNed en is de selectiefase van het project Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) gestart. Twee aannemerscombinaties, TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) en Bouwcombinatie Nieuw-Meer (Boskalis, Volker Wessels Infra, Mobilis en Van Gelder), zijn geselecteerd. Parallel aan de selectie is de afgelopen periode gewerkt aan het aanbestedingsdossier. Het omzetten van het Integraal Voorlopig Ontwerp van Zuidplus naar de vraagspecificatie voor KNM heeft veel extra tijd en aandacht gevraagd, mede als gevolg van de COVID-maatregelen. Door extra inzet van personeel zijn de mijlpalen toch gehaald.

In oktober 2021 is het aanbestedingsdossier gereviewd in het kader van een interne toets van het aanbestedingsdossier (de zogenaamde KAd95-toets). Dit heeft een aantal verbeterpunten opgeleverd die, na verwerking, leidde tot de conclusie dat het aanbestedingsdossier van voldoende kwaliteit is om te starten met de dialoofase.

Op 6 december 2021 is de uitnodiging tot deelname aan de dialoog verstuurd naar de twee aannemerscombinaties. Het aanbestedingsdossier is op 13 december gepubliceerd en op 15 december heeft de startbijeenkomst met beide aannemerscombinaties plaatsgevonden. In de periode van januari tot juni 2022 vindt de dialoog plaats en beide aannemerscombinaties dienen hun aanbieding eind juli 2022 in.

Eind oktober 2021 is de aanbesteding van het voorloopcontract Realiseren tijdelijke bediening Schinkelbruggen gestart. Dit werk heeft een lange voorbereidingstijd en wordt, om de uitvoering van het hoofdcontract niet te verstoren, vooruitlopend hierop uitgevoerd. In februari 2022 wordt het voorloopcontract Realiseren tijdelijke bediening Schinkelbruggen gegund. De werkzaamheden worden afgestemd op de reeds geplande buitendienststelling van het spoor in november 2022.

In september 2021 hebben overleggen plaatsgevonden met de beheerders van objecten binnen het projectgebied van KNM (de gemeente Amsterdam, ProRail, Waternet en Rijkswaterstaat) waarbij deze beheerders zijn meegenomen in de review van het realisatiecontract. De beheerders hebben inmiddels hun laatste opmerkingen geplaatst op het contract en zijn verzocht hun akkoord te geven door middel van een Beheerdersverklaring. De ondertekende Beheerdersverklaringen worden begin 2022 verwacht. Met de beheerders worden afspraken gemaakt over het beheer van de verschillende objecten binnen het project tijdens de uitvoering en na realisatie van het project.

In de vorige periode zijn gesprekken gevoerd met de gemeente Amsterdam over aanvullende wensen in het ontwerp van KNM. Het gaat om de verbreding van het fietspad over de Schinkelbrug en extra geluidsschermen ten behoeve van de ontwikkeling van woningbouw in het Schinkelkwartier. De komende periode moet uitwijzen of deze wensen inpasbaar zijn in KNM.

Pagina: 14/37
Datum: 31-12-2021
Status: Definitief

Over de impact van het eventueel doortrekken van de Noord/Zuidlijn door het projectgebied van KNM richting Schiphol is met de gemeente Amsterdam een verkennend gesprek gevoerd. In dit gesprek is vastgesteld dat de doortrekking van de Noord/Zuidlijn daar uitvoerbaar is en dat er met de huidige inzichten, waarbij het ontwerp nog verder moet worden uitgewerkt, geen knelpunten worden verwacht.

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

Het gebouw Zuidcirkel is gelegen in het projectgebied KNM. Voor de bouw van de fly-over naar de A4 is grond van de VVE Zuidcirkel nodig. Hiervoor is een onteigeningsprocedure doorlopen. De rechtbank heeft op 22 september 2021 uitspraak gedaan over de schadeloosstelling voor de onteigende grond van de VVE Zuidcirkel.

Op 24 september 2021 is bij de Raad van State het hoger beroep behandeld van de Vereniging De Oeverlanden Blijven! en tuinpark Ons Buiten tegen de omgevingsvergunning, die verleend is door de gemeente Amsterdam voor het kappen van bomen langs de Oude Haagseweg. Op 29 december 2021 heeft de Raad van State uitspraak gedaan. Het hoger beroep is ongegrond verklaard.

Uit het eerder opgestelde plan van aanpak voor kabels en leidingen voor KNM is gebleken dat het verleggen van een aantal kabels en leidingen op het kritieke pad van de planning ligt. De verlegging van kabels en leidingen is opgestart en de uitvoering van het verleggen van telecomverbindingen van circa 10 netbeheerders staat medio 2022 gepland.

De zuidelijke Rozenoordbrug, die binnen het projectgebied van knooppunt Amstel ligt, wordt momenteel onder aansturing en verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat versterkt. Het gaat hier om versterkingen die op korte termijn noodzakelijk zijn. Rijkswaterstaat onderzoekt daarnaast of, met het oog op de verbreding die nodig is voor de uitbreiding van knooppunt Amstel, de Rozenoordbrug op termijn niet beter vervangen kan worden voor nieuwbouw. Zuidasdok wacht de besluitvorming hierover af.

Voor het project Knooppunt Amstel (KNA) is van de gemeente Amsterdam het verzoek gekomen om te onderzoeken of het project de Nieuwe A2-entree kan worden meegenomen in de scope van KNA. De gemeente Amsterdam heeft het project verzocht een impactanalyse uit te voeren. Deze analyse heeft als doel de vraag te beantwoorden welk effect/impact het schetsontwerp van de A2 entree heeft op het ontwerp van KNA. Het project is gestart met de eerste fase van de

impactanalyse om te beoordelen of er aspecten zijn die een mogelijke showstopper zijn voor het toevoegen van de nieuwe A2-entree aan de scope van KNA. De resultaten van deze eerste fase van de impactanalyse worden eind januari 2022 verwacht. Indien de eerste fase positief wordt afgesloten kunnen partijen besluiten over te gaan tot de tweede fase van de impactanalyse naar de effecten van het schetsontwerp van de nieuwe A2-entree op het ontwerp van KNA. Voortgang is vereist aangezien KNA in het tweede kwartaal van 2022 de voorbereiding op de aanbesteding gaat starten. Na afronding van de impactanalyse wordt het resultaat aan het OGO voorgelegd.

3.4 Tunnel

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

Het is gebleken dat het integraal voorontwerp (IVO), zoals opgesteld door ZuidPlus, moet worden geactualiseerd. Daarom kan het IVO niet integraal worden voorgeschreven in het contract. Het omzetten van het IVO naar de aanbestedingsdocumenten vraagt veel tijd en inspanning. De capaciteit van het projectteam is daarom uitgebreid.

Het Inkoopplan is op hoofdlijnen opgesteld en op 9 december 2021 gepresenteerd aan en besproken met de Tenderboard. Op basis van de adviezen van de Tenderboard wordt de volgende versie van het inkoopplan opgesteld, die in de Tenderboard van maart 2022 besproken waarna de definitieve versie wordt opgeleverd in mei 2022. Het inkoopplan wordt ter informatie aan het OGO gestuurd.

Parallel aan het opstellen van het inkoopplan worden de aanbestedingsleidraad en het aanbestedingsdossier opgesteld. Onderdeel van de aanpak is dat de markt wordt uitgedaagd zich, middels Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (BPKV), te onderscheiden. De markt krijgt de mogelijkheid maatwerk in bouwmethoden en andere oplossingen in te brengen. In maart 2022 zal de kwaliteit van het aanbestedingsdossier door een extern toetsteam worden getoetst in de zogenaamde KAd 50/70 toets. De KAd 95-toets is voorzien in het najaar van 2022.

Raakvlakprojecten

Tower 11 WTC

Het project Tower 11 is op korte termijn van de baan. Zuidasdok en WTC Amsterdam-eigenaar CBRE blijven met elkaar in gesprek over de inpassing van kabels en leidingen op deze locatie. De verwachting is dat hierover in het komend half jaar nadere afspraken gemaakt kunnen worden. Tevens gaat CBRE in 2022

een masterplanstudie uitvoeren naar een duurzame toekomstige inrichting van het gehele WTC-complex.

Beethoven kavel 6+7 en 2

Zuidasdok en de projectontwikkelaar van Beethoven kavel 6+7 en 2 stellen, in samenwerking met Zuidas, een afsprakenbrief op. In deze afsprakenbrief wordt vastgelegd dat de aannemer van de projectontwikkelaar tijdelijk gebruik mag maken van het bouwterrein van de tunnel ten behoeve van de bouwlogistiek en zijn afspraken opgenomen over de gewijzigde startsituatie van de tunnel en de toekomstige toegankelijkheid van de kavels. De ontwikkeling is gereed voordat de realisatie van de noordelijke tunnel start. De verwachting is dat de afsprakenbrief in het eerste kwartaal van 2022 gereed is.

3.5 Programma

Wijziging tracébesluit (wTB) en inpassing Tracébesluit (TB) in bestemmingsplan

In de afgelopen periode is het wTB in concept opgesteld en getoetst binnen Rijkswaterstaat/Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het resultaat van de toets is dat het ontwerp van het wTB inhoudelijk akkoord is. Het wTB voorziet in beperkte aanpassingen op een aantal locaties (waaronder in KNM). Tevens bevat het wTB een aantal generieke aanpassingen, bijvoorbeeld een beperkte verruiming voor de situering van kunstwerken. De planning is dat het ontwerp van het wTB begin 2022 door de minister van IenW wordt ondertekend en medio februari 2022 ter inzage wordt gelegd voor zienswijzen. De gemeente Amsterdam heeft voor de inpassing een bestemmingsplan voorbereid voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (planning: 1 juli 2022).

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming)

De huidige ontheffing Wet Natuurbescherming voor tunnel en knooppunten is eind 2021 verlopen. De benodigde onderzoeken voor de aanvraag van een nieuwe ontheffing voor tunnel en knooppunten zijn afgerond. Deze tonen aan dat er sprake is van aanwezigheid van sperwernesten en verschillende soorten vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en watervleermuis). Voor het verstoren van deze soorten en hun verblijfplaatsen is ontheffing aangevraagd. Deze ontheffing is aangevraagd voor de periode 2022 tot en met 2026 en wordt naar verwachting verleend als ontwerpbesluit in maart 2022 en als definitief besluit medio mei 2022.

Schadeclaims

Tot 31 december 2021 zijn er in totaal 28 schadeclaims ingediend, die vallen onder de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019. Op 31 december 2021 zijn 26 claims volledig afgehandeld; tegen de afhandeling van 2 claims is de bezwaarprocedure aangehouden.

Verwervingsdossiers

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

Hoofdstuk 4

Programmabeheersing

4.1 Scope

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

Scopewijzigingen

In de afgelopen periode zijn er twee scopewijzigingen vastgesteld:

- Tijdelijke maatregelen perrons OVT: om het grote aantal reizigers beter te kunnen verwerken in de periode tot OVT-1 en -2 zijn uitgevoerd, worden de vides dichtgemaakt en roltrappen naar treinperrons vervangen door vaste trappen. De scopewijziging betreft alleen de begeleiding door Zuidasdok van de uitvoering (ProRail betaalt en voert het werk uit);
- Voorinvestering maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn ter hoogte van het kerngebied: het realiseren van een breder metroviaduct dat voorziet in de toekomstige uitbreidingen van de Noord/Zuidlijn en de realisatie van een alternatieve locatie voor het S&C-gebouw in het oostelijke landhoofd van het kunstwerk (ten behoeve van de toekomstige verhuizing van S&C-hardware). Deze scopewijziging wordt door de VRA betaald.

4.2 Planning

In het afgelopen half jaar is de scopewijziging voorinvestering maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn verwerkt in de planning van OVT-1. De planning van de overige projecten is op hoofdlijnen ongewijzigd. De planningen voor knooppunt Amstel en Tunnel zullen in de eerste helft van 2022 verder uitgedetailleerd worden. OVT-3 ligt verder in de tijd en de planning zal daarom voorlopig niet uitgedetailleerd worden.

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

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

In de Kamerbrief van maart 2020 is aangegeven dat de huidige verwachting is dat het laatste onderdeel van Zuidasdok in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Daarbij geldt een voorbehoud, de haalbaarheid van de planning is afhankelijk van de besluitvorming over het budget. Naarmate de besluitvorming over het budget

langer uitblijft, leidt dit tot meer kosten en zullen de planning en financiële kaders meer onder druk komen te staan.

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

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

De volgende mijlpalen zijn gereed:

- mijlpaal 1 'Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed'
- mijlpaal 3 'BDS2019 werkzaamheden gereed'
- mijlpaal 4 'Start aanbesteding OVT-1 (OVT-2 mee als optie)'
- mijlpaal 22 'Start aanbesteding KNM'.

Mijlpaal 3 is in de rapportageperiode behaald, een kwartaal eerder dan de bandbreedte, waardoor een reserve-buitendienststelling in december 2021 niet nodig bleek.

Afgelopen half jaar is alleen mijlpaal 8 'Project OVT-1 gereed' gewijzigd. Deze is twee kwartalen naar achter gegaan, doordat de verbreding van het metroviaduct over de Parnassusweg aan de scope is toegevoegd ten behoeve van een eventuele toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Omdat de werkzaamheden aan het viaduct na opening van de Brittenpassage (mijlpaal 7) worden uitgevoerd heeft de scopewijziging geen consequenties voor de ingebruikname van de Brittenpassage en de totale planning van Zuidasdok.

De actuele stand van de mijlpalen past binnen de afgesproken bandbreedtes met de opdrachtgevers, met uitzondering van mijlpaal 10 'Start aanbesteding OVT-2' en mijlpaal 14 'Start aanbesteding Tunnels'. Deze mijlpalen vallen buiten de vastgestelde bandbreedte, zoals in de vorige halfjaarrapportage reeds is gemeld.

4.3 Financiën

Deze H2-2021 rapportage bevat de financiële informatie van Zuidasdok. Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 31 december 2021 en het prijspeil is 2021 tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

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

De voortgang van Zuidasdok is afhankelijk van de besluitvorming over het aanvullende budget. Het OGO is geïnformeerd dat bestuurlijke besluitvorming over het budgettekort begin 2022 nodig is om de planningsmijlpalen te kunnen blijven halen. In het laatste kwartaal van 2021 heeft Zuidasdok aan de opdrachtgevers inzichtelijk gemaakt per welke datum budget beschikbaar moet zijn, om het programma conform de vigerende planning uit te kunnen voeren. Voor de definitieve gunning van OVT-1 is een besluit over het beschikbaar stellen van budget uiterlijk op 1 maart 2022 nodig. Daarna is voor de zomer van 2022 een bestuurlijk besluit nodig over het budget om de voorbereiding voor OVT-2 en de aanbesteding van tunnel te kunnen starten.

De huidige projectraming is gebaseerd op het prijspeil van 2021. In de tweede helft van 2021 zijn de prijzen fors gestegen, als gevolg van COVID-19, een tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt en hoge energietarieven. Deze prijsstijgingen worden pas in het prijspeil van 2022 verwerkt. In de eerste helft van 2022 zullen alle projectramingen herijkt worden. De verwachting is dat het doorvoeren van de indexering in 2022 voor significant hogere projectramingen zal zorgen. Tegelijkertijd zal een deel van deze prijsontwikkeling dit voorjaar worden opgevangen door de te ontvangen IBOI. Notie daarbij is dat IBOI ontvangen wordt over nog niet uitgegeven budget. Indien besluitvorming over het budget uitblijft, wordt dit bij Zuidasdok komend voorjaar al 2 jaar op rij ontvangen over een budget dat 1,2 miljard euro lager is dan de raming. Dit effect bedraagt indicatief € 50-70 miljoen euro.

In de afgelopen periode zijn stappen gezet in de analyse van de organisatiekosten van het hele programma. De langjarige inzet van de programma organisatie tot 2033 wordt geactualiseerd, op basis van de inmiddels verworven inzichten in de bruikbaarheid van de beschikbare (ontwerp)producten zoals door Zuidplus opgesteld. De verwachting is dat deze analyse in de loop van Q1 2022 afgerond zal worden.

In deze H2-rapportage zijn de financiële consequenties van de twee doorgevoerde scopewijzigingen, tijdelijke maatregelen perrons OVT en voorinvestering maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn, verwerkt. De in de H1-2021 rapportage gemelde toevoeging van de OV-controlepoortjes is teruggedraaid, aangezien de VRA deze buiten de scope van het programma in eigen beheer realiseert.

Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie 10,2 M€)

De PES Totaal bedraagt per 31 december 2021 3.255 M€, dit was 3.245 M€ in de H1-2021 rapportage. De stijging van 10,2 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

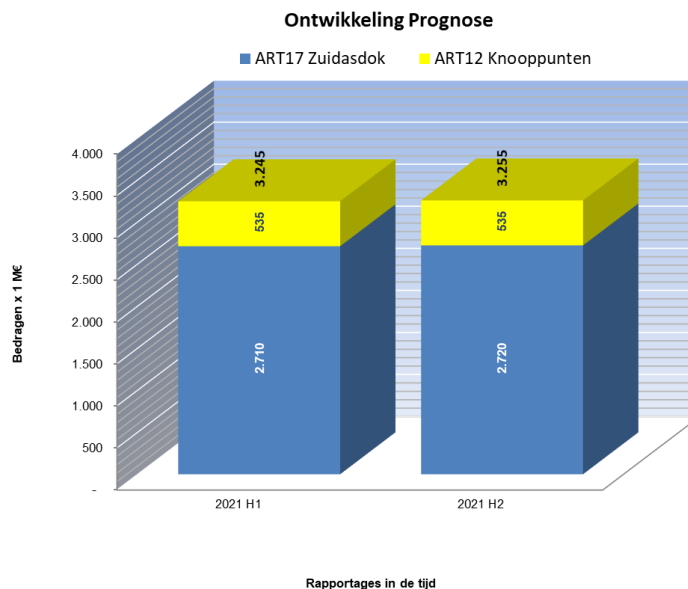
PES ART 17 Zuidasdok	(mutatie 10,2 M€)	
• Verlaging van de raming van de wijziging OV-controlepoortjes (gebleken is dat deze kosten direct door de VRA worden betaald)		- 1,7 M€
• Scopewijziging Tijdelijke maatregelen perrons OVT		0,2 M€
• Scopewijziging voorinvestering maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn		11,7 M€

PES ART 12 Knooppunten (geen mutaties)

Prognose	2021 H1	Mutatie	2021 H2
Artikel 17	2.710	10	2.720
Artikel 12	535	-	535
Totaal	3.245	10	3.255

Tabel 2 Mutaties Prognose (PES)

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



Grafiek 1 Ontwikkeling Prognose (PES)

Budget programma

Budget totaal (mutatie 10,8 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2021 2.060 M€, dit was 2.049 M€ in de H1-2021 rapportage. Er is sprake van een stijging van 10,8 M€, die wordt verklaard door de volgende mutaties:

Budget ART 17 Zuidasdok (mutatie 10,8 M€)

- Aanvullend budget van het Rijk voor kosten als gevolg van corona maatregelen 0,6 M€
- Verlaging van het budget van de wijziging OV-controlepoortjes (gebleken is dat deze kosten direct door de VRA worden betaald) - 1,7 M€
- Scopewijziging Tijdelijke maatregelen perrons OVT 0,2 M€
- Scopewijziging voorinvestering maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn 11,7 M€

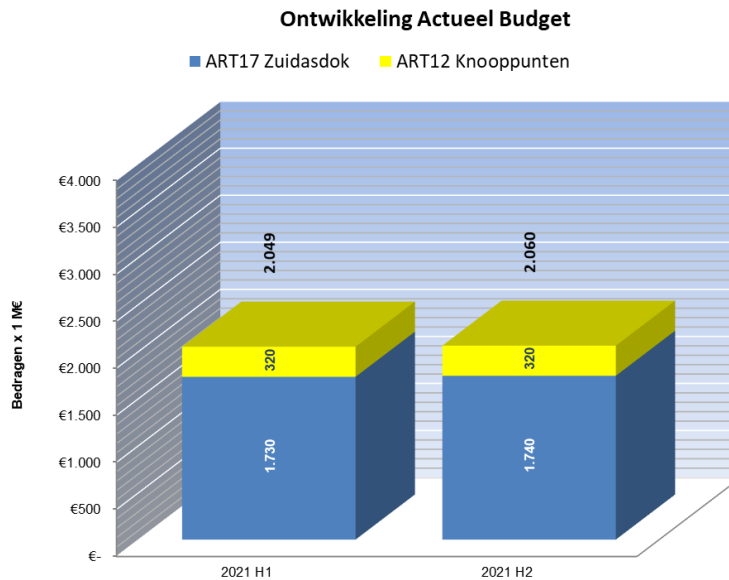
Budget ART 12 Knooppunten (geen mutaties)

Actueel Budget	2021 H1	Mutatie	2021 H2
Artikel 17	1.730	11	1.740
Artikel 12	320	0	320
Totaal	2.049	11	2.060

Tabel 3 Mutaties Budget

Pagina: 23/37
 Datum: 31-12-2021
 Status: Definitief

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



Rapportages in de tijd

Grafiek 2 Ontwikkeling Budget

Ontwikkeling budget en prognose programma

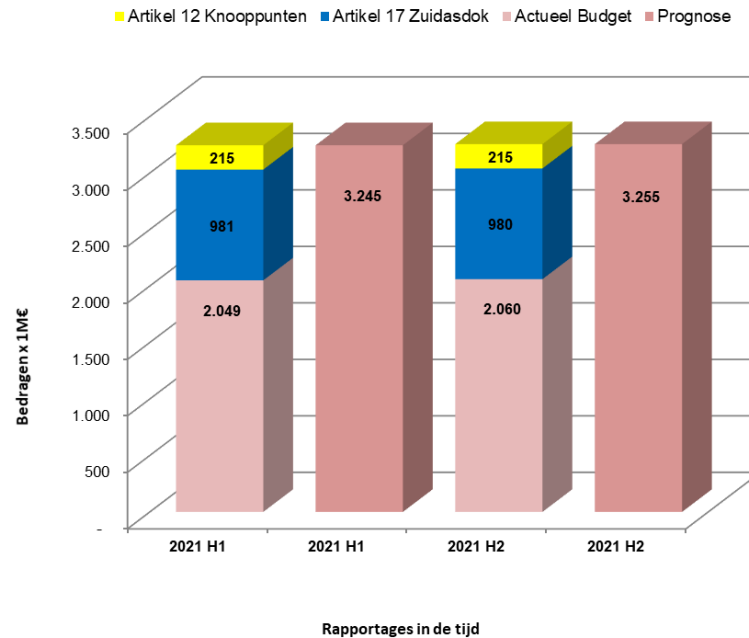
Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 1.195 M€ bestaande uit 980 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 215 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H1-2021 rapportage bedroeg deze 1.196 M€. Het verschil is met 1 M€ afgenomen als gevolg van aanvullend budget voor kosten als gevolg van corona-maatregelen.

Omschrijving	2021 H1	Mutatie	2021 H2
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	1.730	11	1.740
Prognose ART 17 Zuidasdok	2.710	10	2.720
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	-981	1	-980
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	320	-0	320
Prognose ART 12 Knooppunten	535	-	535
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	-215	-0	-215
Budgetspanning	-1.196	0	-1.195

Tabel 4 Mutaties Budgetspanning

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

Budgetspanning



Grafiek 3 Ontwikkeling Budgetspanning

Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen dat is opgenomen in het actuele budget bedraagt 2.060 M€. Bij de H1-2021 rapportage bedroeg dit 2.049 M€. De mutatie bedraagt (afgerond) 11 M€ aan budget en is hiervoor onder budget toegelicht.

Het actueel budget bedraagt 2.060 M€. De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 5 – 'Bijdragen financieringspartijen'.

Financiering/Bijdragen	Actueel Budget		
	2021 H1	Mutatie	2021 H2
Rijk	1.155	-1	1.154
Gemeente Amsterdam	233	-	233
Vervoersregio Amsterdam	179	12	190
Provincie Noord Holland	86	-	86
Subsidies	3	-	3
Bijdragen overige derden	75	0	75
Subtotaal ART17 Zuidasdok	1.730	11	1.740
Subtotaal ART12 Knooppunten	320	-	320
Totaal programma ZAD	2.049	11	2.060

Tabel 5 Bijdragen financieringspartijen

Kasreeks bijdragen partijen

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

Kasreeks bijdragen / Actueel budget	T/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ev	Totaal
Rijk	346	47	44	123	97	16	52	428	1.154
Gemeente Amsterdam	59	6	20	27	29	32	34	27	233
Vervoersregio Amsterdam	44	4	16	22	23	26	28	27	190
Provincie Noord Holland	28	29	29	-	-	-	-	-	86
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Overige derden	1	-	0	-	-	-	-	74	75
Subotaal ART17 Zuidasdok	480	86	108	173	149	73	114	556	1.740
ART12 Knooppunten	55	1	6	28	40	34	30	126	320
Totaal programma ZAD	536	87	114	201	189	107	145	681	2.060

Tabel 6 Kasreeks Actuele Bijdragen

Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 7 – 'Realisatie uitgaven en verplichtingen' zijn de aangegane verplichtingen, de uitgaven en het resterende deel nog te verplichten weergegeven.

Realisatie projecten	(1)	(2)			(3)	(4=1-2)
	Actueel Budget	Aangegane verplichtingen			Gedane Uitgaven	Nog te verplichten
	2021 H2	2021 H1	Mutatie	2021 H2	2021 H2	2021 H2
Subotaal ART17 Zuidasdok	1.740	531	57	588	541	1.152
ART12 Knooppunten	320	55	-0	55	55	264
Totaal programma ZAD	2.060	586	57	644	596	1.416

Tabel 7 Realisatie uitgaven en verplichtingen²

4.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling van de risico's binnen het programma Zuidasdok toegelicht. De hier benoemde risico's betreffen gebeurtenissen die zich kunnen voordoen en dan impact hebben op de uitvoering van het programma. De risico's zijn nog niet opgetreden en door het treffen van effectieve maatregelen wordt de kans van optreden en de mogelijke impact beperkt.

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

Positie H2 2021	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H1 2021
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt mogelijk te veel tijd in beslag	=
2	Er ontstaat spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)	=

² Aangegane verplichtingen zijn inclusief nog te verrekenen vooraf trek BTW.

Positie H2 2021	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H1 2021
3	Actuele marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt en hogere energietarieven) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden	Nieuw
4	De coördinatie tussen de projecten vraagt meer aandacht dan verwacht	▼
5	Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
6	De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt als gevolg van Corona minder voortvarend dan verwacht	▼
7	Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op in de uitvoering	=
8	Er zijn mogelijk onvoldoende werkvensters beschikbaar om het werk binnen het project OVT uit te kunnen voeren	▲
9	Het comfortabel en veilig laten functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied tijdens de realisatie vraagt mogelijk meer maatregelen dan verwacht	=
10	De vertaling van de oude projectinformatie naar nieuwe contractinformatie is mogelijk omvangrijker dan verwacht	Nieuw

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

Tabel 8 Top 10 programmarisico's

Er zijn twee nieuwe risico's opgenomen in de top 10 programmarisico's van Zuidasdok, waardoor de risico's "Het programma kan onvoldoende slagvaardig opereren" en "er ontstaan onveilige situaties tijdens de bouw binnen stedelijk gebied" uit de top 10 zijn gevallen. Deze risico's maken nog steeds onderdeel uit van het risicodossier van Zuidasdok.

Hieronder worden de belangrijkste wijzigingen in de top 10 t.o.v. de voorgaande periode toegelicht:

Risico 3: Actuele marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt, hogere energietarieven) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden

Door marktontwikkelingen is er schaarste ontstaan aan bouwmaterialen, arbeidskrachten, energie en dergelijke. Deze ontwikkelingen leiden tot forse prijsstijgingen zoals de staal- en betonprijs, uurtarieven van ingehuurd medewerkers en energietarieven. Dit zal naar verwachting leiden tot hogere inschrijfsommen bij aanbestedingen en tot hogere kosten bij meerwerk. Tevens is de levertijd van bepaalde bouwmaterialen fors opgelopen waardoor er

vertragingen kunnen ontstaan en de bouwfaserings- en -logistiek aangepast moet worden. Dit risico is gebaseerd op de recente prijsontwikkelingen in 2021 en daarom een nieuw risico.

Risico 4: De coördinatie tussen de projecten vraagt meer aandacht dan verwacht

Met onder meer de inrichting van overleggen tussen de projecten waarbij de aanpak van programmabrede onderwerpen wordt besproken en het aanstellen van een Integraal Ontwerpmanager voor de beheersing van de onderlinge raakvlakken tussen de projecten, is een goede stap gezet richting een integrale aanpak. Daarmee is de kans dat dit risico optreedt aanzienlijk kleiner geworden, waardoor het risicoprofiel van dit risico is afgenomen.

Risico 6: De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt als gevolg van corona minder voortvarend dan verwacht

Er is veel bereikt in de transitie van project naar programma, ondanks de coronapandemie waarbij op afstand moet worden gewerkt. Doordat de programmawerkwijze en -filosofie steeds beter worden ingebed in de organisatie, bestaat er veel vertrouwen in de verdere implementatie van deze werkwijze in het komende jaar. Er is veel voortgang geboekt en de planning is op alle onderdelen van het programma vrijwel geheel gehaald. Dit risico is daarom afgenomen.

Risico 8: Er zijn mogelijk onvoldoende werkvensters beschikbaar om het werk binnen het project OVT uit te kunnen voeren

Voor de uitvoering van OVT-2 zijn twee lange buitendienststellingen nodig. Deze buitendienststellingen vinden in dezelfde periode plaats als de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de werkzaamheden in het kader van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Hierdoor ontstaat mogelijk een conflict tussen de buitendienststellingen en dienstregelingen van station Amsterdam CS en station Amsterdam Zuid, waardoor dit risico licht is gestegen. Dit potentiële conflict wordt momenteel besproken met de betrokken partijen om tijdig maatregelen te kunnen nemen om dit risico te beheersen.

Risico 10: De vertaling van de oude projectinformatie naar nieuwe contractinformatie is mogelijk omvangrijker dan verwacht

Bij het opstellen van de aanbestedingsdossiers is geconstateerd dat de oude projectdocumentatie omvangrijk is en er veel aanpassingen aan het door de vorige aannemer ZuidPlus opgestelde Integraal VoorOntwerp (IVO) verricht moeten worden. Daarnaast hebben er in de tussentijds wijzigingen in wet- en regelgeving plaatsgevonden. Deze factoren zorgen er gezamenlijk voor dat er mogelijk aanvullende capaciteit nodig is om alle documenten te beoordelen en te verwerken in de nieuwe contractdocumenten. Om deze redenen is dit risico opgenomen in de top 10 programmarisico's.

4.5 Organisatie en kwaliteit

In verband met de maatregelen in het kader van COVID-19 wordt er vrijwel volledig thuis gewerkt en vinden vergaderingen en bijeenkomsten digitaal plaats.

Deze manier van werken zal voorlopig nog voortduren en heeft veel impact op de afstemming en samenwerking en kost meer inzet van de medewerkers. Het uitwerken van het Integraal Voorontwerp in ontwerp- en contractdocumenten voor OVT en KNM kost meer inspanning dan voorzien en vraagt extra inzet om alle ontwerp- en contractdocumenten op tijd af te kunnen ronden. Deze ontwikkelingen hebben tot gevolg dat er meer capaciteit wordt ingezet om de werkzaamheden binnen de planning uit te kunnen voeren.

In het afgelopen half jaar is er gewerkt aan het opstellen van baselinedocumenten voor de projecten en het programma Zuidasdok per peildatum 30 juni 2021. De baselinedocumenten voor de projecten zijn vastgesteld; het baselinedocument voor het programma wordt aan het OGO van 21 februari 2022 aangeboden voor vaststelling.

In het afgelopen half jaar heeft Zuidasdok gewerkt aan het uitwerken van procesbeschrijvingen voor verschillende bedrijfsvoerings- en beheersingsprocessen. Deze zijn grotendeels afgerond. In 2022 wordt verder gewerkt aan het uitwerken van de processen voor omgevingsmanagement, contractbeheersing en uitvoering. Ook is er een auditplan voor 2022 opgesteld.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

5.1 Stakeholdermanagement

Beheerders

Om meer co-eigenaarschap te creëren werkt de programmaorganisatie voortdurend aan het uitbouwen van de relaties met de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma en worden zij meer betrokken bij het programma. Dit gebeurt zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten. Vanuit het programma zijn de directie-overleggen met RWS, ProRail, MET, V&OR en Waternet inmiddels regulier terugkerende afspraken. Op deze manier spreken beide partijen over en weer zorgen uit, bouwen een relatie op en werken aan wederzijds vertrouwen.

Gebruikers

Met de verschillende gebruikersgroepen wordt iedere verslagperiode regelmatig overleg gevoerd. Deze overleggen vinden op reguliere basis plaats, waardoor het mogelijk is een relatie op te bouwen en over verschillende onderwerpen te praten zonder dat hier direct een urgentie achter zit. De gebruikers worden meegenomen in de afwegingen en dilemma's en hun inbreng en belangen worden meegewogen binnen het programma.

In het afgelopen half jaar zijn de volgende overleggen met gebruikers- en belangengroepen gevoerd:

- Het Gebruikersoverleg weg en spoor vindt ieder kwartaal plaats, met daarin naast de opdrachtgevende organisaties ook NS Reizigers, ProRail, MET en GVB. In het Gebruikersoverleg is in het tweede half jaar van 2021 onder meer gesproken over de aanlanding van de Amsteltram, de gunning van OVT-1 en -2 aan aanneemcombinatie Nieuw Zuid, de mogelijke bouwmethodes voor de realisatie van de tunnel noord en zuid, het vastgestelde BLVC gebiedskader, de aanbesteding van Knooppunt Nieuwe Meer en het proces om de komende jaren tot een goede tijdelijke inrichting te komen van het stationsgebied na opening van de Brittenpassage.
- Met de directie van NS Vastgoed vindt ieder kwartaal overleg plaats over de voortgang van en de actualiteiten in het programma. Zo zijn de afgelopen periode onder andere afspraken gemaakt over de wijze waarop de tijdelijke winkelruimtes langer kunnen blijven staan. Ook worden voorbereidingen getroffen om de contracten tussen NS Vastgoed en Zuidasdok aan te passen zodat alle reeds besproken wijzigingen contractueel op een goede manier worden vastgelegd;

- Met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven hebben deze verslagperiode meerdere overleggen en bijeenkomsten plaatsgevonden. Zowel ORAM (Ondernemend Amsterdam), Taskforce Bereikbaarheid als Hello Zuidas zijn structureel betrokken bij de ontwikkelingen in het programma. Met hen is onder meer gesproken over de planning van het programma en de buitendienststellingen die de komende jaren in de planning staan. Tevens vindt overleg plaats over de wijze waarop het bedrijfsleven haar input kan leveren op het verder uitwerken van de plannen van Zuidasdok. De grootste zorg van het bedrijfsleven ging de afgelopen periode uit naar het uitblijven van besluitvorming over het financiële tekort voor de realisatie van Zuidasdok;
- Aanvullend daarop zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven en organisaties zoals met CBRE Investment Management en de VU over specifieke raakvlakken of zorgen die leven. Met CBRE is gesproken over het door CBRE op te stellen Masterplan voor het WTC en de afstemming hierover met Zuidasdok. Een terugkerend onderwerp met de VU is de zorg rondom de oversteekbaarheid van de Parnassusweg. Dat is op drukke momenten nu al een zorg. Er is gesproken over de impact van de werkzaamheden op dit bestaande knelpunt. Daarnaast is met de VU afgesproken een permanent overleg te organiseren, waarin de planning van Zuidasdok wordt besproken en vooruitgekeken wordt naar toekomstige werkzaamheden. De VU is net als de RAI een belangrijke partij om mee af te stemmen als het gaat om de impact van de werkzaamheden van Zuidasdok op Zuidas;
- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Bewonersplatform Zuidas (BPZ) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook project overstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT structureel aan bij de bestuursvergadering VIA en het BPZ met Zuidas en Zuidasdok. Ook bij de bewonersplatforms is actueel de onzekerheid over het uitblijven van de financiering voor de realisatie van heel Zuidasdok. Bewoners maken zich zorgen over de lange doorlooptijd van het programma en de bijbehorende hinder. 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.

Bevoegd gezag

Met de directie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wordt eveneens op directieniveau per kwartaal overleg gevoerd om de Omgevingsdienst mee te nemen in de recente ontwikkelingen binnen Zuidasdok. Daarbij is afgesproken om in het eerste halfjaar van 2022 hernieuwde procesafspraken vast te leggen over de wijze van samenwerken. Deze afspraken waren verouderd na het afscheid van ZuidPlus. Daarnaast hebben de projecten, voornamelijk OVT maar de komende periode ook knooppunten en tunnel, diverse overleggen met de Omgevingsdienst.

5.2 Bereikbaarheid

Actualisatie hinderbeeld en bereikbaarheidsaanpak

De programmatische aanpak van Zuidasdok, met seriële uitvoering van de projecten, vraagt om de actualisatie van de bereikbaarheidsopgave tijdens de realisatie. Het hinderbeeld, voor trein, metro, tram, bus, auto en fiets, beschrijft op hoofdlijnen de gevolgen voor de bereikbaarheid voor reizigers van, naar én langs de Zuidas en is de afgelopen periode geactualiseerd.

Uit dit geactualiseerde hinderbeeld blijkt dat tot 2026 beperkt structurele/dagelijkse bereikbaarheidshinder voor Zuidas en de grotere omgeving wordt veroorzaakt. Wel worden tot 2026 zogenaamde hinderpieken veroorzaakt doordat in perioden van meerdere dagen werkzaamheden aan de bestaande infrastructuur worden uitgevoerd. Voor deze hinderpieken zijn maatregelen noodzakelijk om de bereikbaarheid van Zuidas en de omgeving op peil te houden. Het gaat om gecombineerde inzet van verkeersmanagement, communicatie en innovatieve reis- en routeinformatiediensten

Vanaf 2026 gaan naast de OVT en knooppunten ook de werkzaamheden aan de tunnel starten. Door deze gelijktijdige uitvoering neemt de structurele/dagelijkse impact op de bereikbaarheid van de Zuidas toe. Dit komt o.a. door een langere periode waarbij de helft van de aanwezige treinsporen op station Amsterdam Zuid niet beschikbaar is, de toegang voor treinreizigers via de Minervapassage is afgesloten én het verkeer op de A10 Zuid minder capaciteit heeft door een bypass voor de tunnelbouw. Vanaf 2026 is naast de genoemde maatregelen tijdens hinderpieken ook de inzet van extra mobiliteitsmaatregelen nodig.

BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie)

Het overkoepelende BLVC-kader is opgesteld en in oktober vastgesteld door de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) van de gemeente Amsterdam. De projecten gaan aansluitend BLVC-plannen op hoofdlijnen (per project) opstellen. Project knooppunt Nieuwe Meer heeft inmiddels een vastgesteld BLVC plan op hoofdlijnen en toegevoegd aan het contractdossier. Deze plannen vormen de basis voor het verkrijgen van de vergunningen voor het werken in de openbare ruimte bij de gemeente Amsterdam. Na gunning stellen de opdrachtnemers van de projecten BLVC-detailplannen op ten behoeve van de uitvoering en de aan te vragen vergunningen.

Fietscampagne

Met opdrachtnemer is meerdere malen overlegd over het uitblijven van het resultaat (spitsmijdingen bij automobilisten van en naar Zuidas). Zuidasdok erkent de impact van COVID-19 maar heeft ook twijfel over de effectiviteit van de door opdrachtnemer uitgevoerde werkzaamheden. Toen duidelijk was dat het resultaat niet alsnog zou worden bereikt, heeft Zuidasdok de overeenkomst opgezegd met een voorstel voor de financiële afwikkeling van de overeenkomst. De opdrachtnemer heeft dit voorstel niet geaccepteerd en is een

rechtbankprocedure gestart, waarin vergoeding van gemaakte kosten en gedeerde winst wordt gevorderd. Tegen de vordering wordt verweer gevoerd.

Samenwerken aan bereikbaarheid

Na de zomerperiode is het overleg cluster Zuid, ten behoeve van de regionale samenwerking voor afstemming van werkzaamheden, structureel opgepakt. In het tweewekelijkse overleg worden de benodigde hinderpieken tijdig afgestemd met projecten en wegbeheerders zodat de hinderslots vastgelegd kunnen worden. De integrale hinderplanning van Zuidasdok vormt de basis voor dit overleg. Belangrijke constatering is dat de afstemming van werkzaamheden, waaronder de 11-daagse afsluiting van de A10-Zuid door Zuidasdok, in de zomer van 2022 cruciaal gaat worden vanwege de hoeveelheid aan projecten, raakvlakken en overlap in uitvoeringsperiodes. Samen met de betrokken partijen zijn aanvullende analyses uitgevoerd om te zorgen dat ongewenste overlap van projecten kan worden voorkomen en dat de bereikbaarheid van Zuidas en metropoolregio Amsterdam gewaarborgd kan worden.

5.3 Communicatie

Buitendienststelling augustus 2021

Met diverse publicaties op zuidasdok.nl en via social media is in voorbereiding op de buitendienststelling de aandacht gevestigd op het precisiewerk van het inschuiven van twee dakdelen voor de nieuwe stationspassage. Vijfduizend huis-aan-huisbrieven zijn in de directe omgeving van het station verspreid met een toelichting op de werkzaamheden en mate van hinder door geluid, transportbewegingen, afsluiting van de Parnassusweg Oost en de gewijzigde dienstregeling. Diezelfde toelichting is gegeven aan omgevingsgroepen. De werkzaamheden waren 24/7 te volgen via een webcam. Ruim 150 belangstellenden en vertegenwoordigers van de opdrachtgevers aanschouwden de schuifoperatie live vanaf het perron. Tevens is een goed benut persbezoek georganiseerd.

Open dag Zuidas & Zuidasdok

Op 30 oktober 2021 namen zo'n duizend mensen deel aan de Open Dag, georganiseerd als alternatief voor de Dag van de Bouw die vanwege de coronarestricties niet heeft kunnen plaatsvinden. Zuidasdok bood fietsrondleidingen en verzorgde op twee bouwplaatsen rondleidingen.

Werk in uitvoering

Zowel bij betrokken omgevingspartijen als via meerdere publicaties zijn de werkzaamheden aan het spoor toegelicht. Het betreft werk dat in november en december 2021 tijdens nachten en in vier weekenden plaatsvond ten behoeve van de plaatsing van metrowissels en de vervanging van uitneembare perrondelen.

Omgevingsvergunning voor vernieuwing station Amsterdam Zuid

De verleende omgevingsvergunning voor de vernieuwing van station Amsterdam

Zuid is in december 2021 in een publicatie toegelicht met een verwijzing naar de ter inzagelegging tot 14 januari 2022.

Zomer 2022: afsluiting A10 Zuid gedurende 11 dagen

In twee publicaties, in september en december 2021, is de 11-daagse A10 Zuid-afsluiting in de zomer van 2022 aangekondigd. Zowel op de website als via social media en een persbericht.

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

bedragen in € x 1.000

VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rik	Adam	SRA	PNH	Deiden	Totaal
	BOK 9-7-2012	9-7-2012	baseline	2011	320.378					320.378
	IBOI 2012 (18,9476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070					6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416					5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003					4.003
	BOK 9-7-2014			2014	335.867	0	0	0	0	335.867
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304					-40.304
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	16-12-2014	baseline	2014	295.563	0	0	0	0	295.563
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0					0
	IBOI 2015	1-7-2015	indexering	2015	1.135					1.135
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	296.698	0	0	0	0	296.698
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015	0	567				567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0					0
	Totaal per 31-03-2016		stand Q1-2016	2015	296.698	567	0	0	0	297.265
	IBOI 2016	1-7-2016	indexering	2016	566					566
	Totaal per 30-06-2016		stand Q2-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	Totaal per 30-09-2016		stand Q3-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	Totaal per 31-12-2016		stand Q4-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	Totaal per 31-03-2017		stand Q1-2017	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394					3.394
	Totaal per 30-06-2017		stand Q2-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
	Totaal per 30-09-2017		stand Q3-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
	Totaal per 31-12-2017		stand Q4-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
	IBOI 2018 (1,5257%)	1-7-2018	indexering	2018	4.224					4.224
	Totaal per 30-6-2018		stand Q2-2018	2018	304.882	567	0	0	0	305.449
	Totaal per 31-12-2018		stand Q4-2018	2018	304.882	567	0	0	0	305.449
	Verkoop woonboot	28-2-2019	ontvangst derden	2019					122	122
	Totaal per 31-03-2019		stand Q1-2019	2018	304.882	567	0	0	122	305.571
	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	indexering	2019	5.431	28				5.459
	Totaal per 30-06-2019		stand Q2-2019	2019	310.313	595	0	0	122	311.030
	Totaal per 31-12-2019		stand Q4-2019	2019	310.313	595	0	0	122	311.030
	IBOI 2020 (1,658%)	1-7-2020	indexering	2020	4.439	10				4.449
	Totaal per 30-06-2019		stand Q2-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
	Totaal per 31-12-2020		stand Q4-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
	Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17								-605	-605
	Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17								-122	-122
	besluitvorming inboeken financiële effecten AIRBIM				-1.081					-1.081
	Totaal per 31-03-2021		stand Q1-2021	2020	313.671	0	0	0	0	313.671
	IBOI 2021 (2,354%)				6.085					6.085
	Totaal per 30-06-2021		stand Q2-2021	2021	319.756	0	0	0	0	319.756
	Totaal per 31-12-2021		stand Q4-2021	2021	319.756	0	0	0	0	319.756

Financiering

**× Gemeente
× Amsterdam**



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

 | Vervoerregio
Amsterdam
