



Noord|Zuidlijn

# Kwartaalverslag

Gemeente Amsterdam

Inclusief  
auto-onderdoorgang  
en busstation CS

3e kwartaal 2006



### ***Omslag***

Luis Fernandes de Freitas, timmerman, bezig met de bekisting voor het derde tunneldeel in het bouwdok bij de Sixhaven. Luis is een van de acht timmermannen uit Portugal die in het bouwdok werken. Luis is werknemer van Zucotec, een aannemersbedrijf uit Portugal.

# Noord|Zuidlijn inclusief Auto-onderdoorgang en Busstation CS

Verslag nr. 50  
3e kwartaal 2006

Gemeente Amsterdam  
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

# Inhoudsopgave

<b>I</b>	<b>Noord/Zuidlijn</b>	<b>Bladzijde</b>
1	Inleiding	3
1.1	Doel	3
1.2	Belangrijkste onderwerpen	4
2	Inhoud/Kwaliteit	6
2.1	Ontwikkeling ontwerp	6
2.2	Werk in uitvoering	10
2.3	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	15
3	Tijd	16
3.1	Referentieplanning januari 2006	16
3.2	Inzichten per derde kwartaal 2006	16
4	Financiën	17
4.1	Budgetcijfers	17
4.2	Kengetallen financiële voortgang	18
4.3	Financiële tussenstand	19
4.4	Mijlpalen	19
4.5	Omzetbelasting (BTW)	19
4.6	Prijscompensatie	20
5	Informatie	21
5.1	Communicatie en Projectbegeleiding	21
5.2	Leefbaarheidsmaatregelen	21
5.3	Langs de lijn	23
5.4	Informatiecentrum	25
5.5	In de pers	26
5.6	Middelen	27
6	Vooruitblik naar het volgende kwartaal	29
	Bijlagen	30
<b>II</b>	<b>Auto-onderdoorgang en busstation CS</b>	
1	Doel	37
2	De opdracht	37
3	Voortgang	38
4	Scope	40
5	Financiën	40
6	Planning	41

# I 1

# Noord|Zuidlijn Inleiding

## 1.1 Doel

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

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

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

irg. Jelle van der Elsken, constructeur van het Ingenieursbureau Amsterdam, aan het werk op het Europaplein.



## 1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het derde kwartaal van 2006

- In een tijdsbestek van negen dagen werd eind augustus onder de ringweg A10-zuid de doorgang voor de Noord/Zuidlijn gemaakt. Dit werk viel samen met een grootonderhoudbeurt aan de ringweg waardoor de weg gedurende negen dagen voor al het verkeer werd afgesloten. Het werk ging onder meer gepaard met het heien van stalen palen. Voor een deel gebeurde dit in de nachtelijke uren. De overlast voor de omgeving was onverwacht groot. Besloten werd de bewoners in een straal van 1km rond de bouwwerkzaamheden de mogelijkheid te bieden de eerstvolgende twee nachten in een hotel door te brengen. Ongeveer 250 mensen gingen in op deze aanbieding en brachten de nacht elders door.
- De ruwbouw van het station Ceintuurbaan is bijna klaar. In het derde kwartaal kwam het dak van het station vrijwel gereed. Nog dit jaar zal de ruwbouw van het station (wanden, groutstempel en dak) geheel gereed zijn. De ontgraving van het station zal in februari 2007 beginnen.
- De rotonde op het Europaplein behoort nu tot het verleden. De werkzaamheden voor het ombouwen van de rotonde naar een kruising werden in het derde kwartaal afgerond.
- Op 4 juli vond een zitting plaats bij de Rechtbank Haarlem over de indexering van de rijkssubsidie. Het blijkt dat sinds 1999 de index die de gemeente jaarlijks betaalt aan de aannemers (de index voor de Grond-, Weg en Waterbouw) veel hoger is dan de index die de gemeente van het rijk ontvangt

4



Vlakbij station RAI moest onder de ringweg A10 de ondergang van de Noord/Zuidlijn gemaakt worden. Op deze foto wordt het dak van de onderdoorgang gemaakt die later in het wegdek van de ringweg werd geschoven.



Op deze foto is aan de naden in het wegdek goed te zien waar de onderdoorgang ligt.

(de IBOI-index). De rijksbijdrage is niet waardevast. De gemeente is daartegen in beroep gegaan bij de Rechtbank. Op 17 juli liet de Rechtbank weten dit beroep ongegrond te vinden. Het College van B&W heeft op 18 juli besloten tegen deze uitspraak hoger beroep aan te tekenen bij de Raad van State.

- Het college van B&W maakte eind september bekend dat de gemeente nieuwe afspraken gaat maken met de aannemers en de adviseurs. Doel hiervan is om de financiële risico's in de toekomst beperkt te houden. De nieuwe afspraken zullen leiden tot een kostenstijging van circa 83 miljoen euro en een uitgestelde start van de exploitatie (voorjaar 2013). Met de aannemers van de contracten Centraal Station en de drie stations in de binnenstad werden in 2002 bijzondere contracten gesloten. Die contracten waren afwijkend omdat er

geen harde afspraken gemaakt konden worden over de exacte kosten en een reële planning. Dat had te maken met het complexe karakter van de werkzaamheden én de toepassing van nieuwe, niet eerder toegepaste technieken.

Het dak van het station Ceintuurbaan is bijna klaar. De stalen wapening is aangebracht. Kort daarop volgde de betonstort.



# 2 Inhoud/kwaliteit

## 2.1 Ontwikkeling ontwerp

### Noord

#### *Nieuwe Leeuwarderweg*

Rondom de Nieuwe Leeuwarderweg komt in de toekomst het nieuwe Noorderpark te liggen, een samenvoeging van Flora - en Volewijkspark. In het derde kwartaal bespraken het projectbureau en het stadsdeel Amsterdam-Noord een aantal ontwerpwijzigingen die bedoeld zijn om het Noorderpark en de omgeving goed te laten functioneren.

Het gaat om:

- Bruggen over de Nieuwe Leeuwarderweg tussen het oostelijk en westelijk deel van het Noorderpark.
- De aanleg van een beweegbare langzaamverkeersbrug over het NoordHollandsch Kanaal in de Johan van Hasseltweg.
- Het verlagen van de stroomdraden boven de Nieuwe Leeuwarderweg in het Noorderpark.
- Het aansluiten van de oostkant van de Johan van Hasseltweg op de wegen en voet/fietspaden in de omgeving.
- Het maken van nieuwe opritten van de Purmerweg.
- Het ontwerp van de bushalte op de Johan van Hasseltweg.

Nog dit jaar zullen over deze onderwerpen definitieve besluiten worden genomen. Dan wordt ook de verdeling van de kosten vastgesteld.

Het gemeentebestuur nam in het derde kwartaal een besluit over het ontwerp van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen het Buikslotermeerplein en de A10. Het aantal rijstroken voor auto's blijft gelijk, maar er komt extra ruimte voor het openbaar vervoer. De weg krijgt in totaal 10 rijstroken, 6 aan de oostkant, 4 aan de westkant.

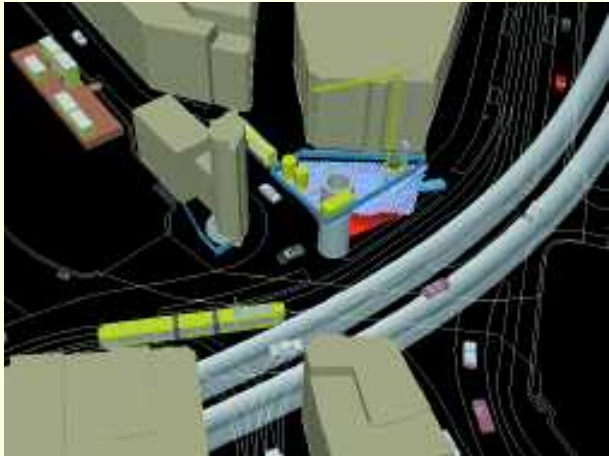
### Binnenstad

#### *Boortunnels*

Om risico's bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn uit te sluiten zijn alle funderingen van de panden langs het tracé onderzocht. Waar de fundering in slechte staat was, is funderingsherstel uitgevoerd. Het grootste deel van de Noord/Zuidlijn loopt diep onder wegen en straten en soms onder huizen of gebouwen. Op een paar plaatsen in de stad komen de tunnelboormachines dichtbij de funderingen. Daar is extra voorzichtigheid geboden en moet er voor alle zekerheid meer gedaan worden dan funderingsherstel alleen. Het gaat om de Bijenkorf, Madame Tussaud's, de Munttoren, sommige straten nabij het Marie Heinekenplein in de Pijp, en brug 404 over het Amstelkanaal.



Op sommige plekken betekent de aanleg van de Noord/Zuidlijn dat de stad afscheid moet nemen van een vertrouwd stadsbeeld. Een voorbeeld is het viaduct in de Johan van Hasseltweg, in de volksmond het Meeuwenei. Op deze foto is de sloop van het viaduct in volle gang. Op deze plek komt het station Johan van Hasseltweg te liggen. Aan de noord -en zuidkant van de slooplocatie wordt het verkeer via speciale hulpbruggen afgewikkeld.



Om risico's bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn uit te sluiten zijn alle funderingen van de panden langs het tracé onderzocht. Waar de fundering in slechte staat was, is funderingsherstel uitgevoerd. Op een paar plaatsen in de stad moet voor alle zekerheid meer gedaan worden dan funderingsherstel alleen. Het gaat daarbij om plaatsen waar de tunnelboor-

machines dichtbij funderingen komen, zoals hier bij de Munttoren. De grond onder de fundering van de Munttoren wordt als het ware opgepompt door het injecteren van kleine hoeveelheden grout (mengsel van water en cement). Dat gebeurt met lange dunne boorlansen vanuit een schacht. Op de tekening links zijn deze schacht en boorlansen te zien.

De maatregel ("compenserende grout-injecties" geheten) is preventief en vooral bedoeld om verplaatsingen in de ondergrond te minimaliseren. De techniek is in het buitenland veelvuldig toegepast, onder andere bij de bouw van de Jubilee Line Extension in Londen en bij de aanleg van de HSL onder station Antwerpen Centraal.

Het valt niet helemaal uit te sluiten dat de tunnelboormachines een kleine neerwaartse beweging van de grond veroorzaken. Om het gevolg van die beweging teniet te doen wordt de grond onder de funderingen tijdens het boorproces als het ware opgepompt door het injecteren van kleine hoeveelheden van een watercement-mengsel (grout). Dat gebeurt met lange dunne boorlansen, soms wel 50 meter lang, vanuit een ondergrondse schacht.

In het afgelopen kwartaal zijn belangrijke verbeteringen aangebracht in de wijze waarop de verticale schacht wordt gemaakt. De schacht zal nu met hydraulische vijzels omlaag worden geperst. Telkens wordt dan aan de bovenkant een ring van geprefabriceerde betonnen segmenten opgebouwd. Deze segmenten lijken op de tunnelringen waarmee een horizontale tunnel wordt opgebouwd. Iedere keer wordt een nieuwe ring de bodem ingedrukt, terwijl de binnenkant van de schacht ontgraven wordt. Door dit steeds te herhalen ontstaat een schacht van putringen. De onderkant van de schacht wordt met een betonnen vloer afgedicht. Het grote voordeel van deze manier van bouwen is dat er geen vervormingen van de grond optreden. Bij alle eerder onderzochte methodes bestond dat risico wel. De nieuwe methode levert veel minder hinder voor de

omgeving op dan andere methodes. Bovendien zorgt deze bouwtechniek ervoor dat de schacht veel sneller kan worden gemaakt.

De bouwmethode wordt in 2007 op het Rokin, achter het gebouw Industria, getest. Tijdens de test zal ook bekeken worden hoe lang de boorlansen kunnen zijn. Als er met langere boorlansen dan tot nu toe was voorzien gewerkt kan worden zijn er minder verticale schachten nodig. De eerste testresultaten zijn medio volgend jaar bekend.

## Zuid

### Station Zuid/WTC

In het derde kwartaal van 2006 is verder gewerkt aan het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de zuidelijke beëindiging van de Noord/Zuidlijn. In 2007 worden de civieltechnische werkzaamheden aanbesteed. Het gaat hier om de bouw van een viaduct over de Beethovenstraat en aanpassingen aan het bestaande station Zuid/WTC. Om het viaduct over de Beethovenstraat te kunnen maken wordt in opdracht van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer het tracé van tramlijn 5 verlegd naar de Strawinskylaan en de Parnassusweg. In het derde kwartaal zijn de ontwerp-uitgangspunten voor het nieuwe tramtracé vastgesteld.



Tot eind september werd op het Rokin gewerkt aan het dak en de wanden van de zuidelijke toegangshal. De stalen stutbalken worden hier verwijderd. Uitvoerder Klaus Leuffen van aannemer Max Bögl fotografeert het transport.

## **Bovenbouw en baan**

### *Bovenbouw*

De definitieve ontwerpen voor de contracten Tractie inclusief energievoorziening, Signalering en Telecommunicatie zijn, met uitzondering van de aansluiting op Zuid/WTC, gereed.

### *Baan*

In het eerste en tweede kwartaal werd het bestek voor het omleggen van de Ringlijnsproen in Amsterdam Zuid gemaakt. Dit bestek was nodig om de bouw van de onderdoorgang onder de Ring A10-zuid en de Ringlijnsproen mogelijk te maken. De werkzaamheden voor de omlegging van de Ringlijnsproen zijn afgestemd met het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam. Het bestek werd begin september op de markt gebracht. De gunning is voorzien in het vierde kwartaal zodat de werkzaamheden in januari 2007 kunnen beginnen.

### *Tractie*

Stadsdeel Amsterdam Noord wil de bruggen over de verlaagde Nieuwe Leeuwarderweg in het Noorderpark concreet gaan vormgeven. Dit betekent wel dat het bovenleidingsstelsel van de Noord/Zuidlijn moet worden aangepast.

Tegelijkertijd speelt een principiële vraag over de systeemkeuze van tractie voor de Noord/Zuidlijn. Deze zomer is een quick-scan uitgevoerd naar de keuze van metromaterieel. Die studie bevestigt nog eens dat de Noord/Zuidlijn, om de vereiste vervoerscapaciteit te kunnen halen, aan hoge eisen moet voldoen. Dat betekent rijden onder stringent metroregime en – bij doortrekking naar de regio – het aanleggen van kruisingsvrije infrastructuur. Daarmee komt de hoofdreden voor de keuze van bovenleiding op het kernnet te vervallen en is de vraag actueel geworden wat de meest geëigende vorm van tractie is: bovenleiding of derde rail.

Eind 2006 neemt de gemeenteraad hierover een beslissing. Dit zal gebeuren voordat de besteksfase voor de Noord/Zuidlijn op dit onderdeel start.

## Exploitatie

In het derde kwartaal zijn de voorbereidingen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn in 2013 voortgezet. Gebleken is dat naast investeringen in de exploitatie van de Noord/Zuidlijn, ook complementaire investeringen in het bestaande net nodig zijn. Deze investeringen omvatten (1) de aanschaf van een familie van metro-treinen (M5 ter vervanging van de bestaande vloot en M6 voor de Noord/Zuidlijn), (2) beveiligingssystemen in baan en voertuig (bestaande net en Noord/Zuidlijn), (3) materieelgebonden exploitatievoorzieningen (waaronder onderhoudswerkplaats), (4) stationsgebonden exploitatievoorzieningen voor de Noord/Zuidlijn en (5) mogelijke aanpassingen aan stations en tracé van de Noord/Zuidlijn. In dit kwartaal is voor deze investeringen een meerjarenbegroting tot 2013 op hoofdlijnen gemaakt die nader wordt besproken met het ROA.

Ruwweg valt 60% van de investeringen toe aan het bestaande metronet, en 40% aan de Noord/Zuidlijn. Gezien omvang, reikwijdte en verdeling van deze investeringsopgave volgt in het komend kwartaal een heroriëntatie op de meest geëigende plaats van het projectteam in de organisatie van de dienst IVV. Duidelijk is dat de werknaam VENZ (Voorbereiding Exploitatie Noord/Zuidlijn) de lading niet meer dekt; de nieuwe werknaam voor het projectteam is vooralsnog EMMA (Exploitatie Metro Materieel Amsterdam).

In dit kwartaal is tevens gestart met een studie naar de contracteringsstrategie voor het nieuwe metromaterieel M5/M6. Deze studie wordt uitgevoerd door het Amerikaanse bureau Booz Allen Hamilton en moet uitwijzen of voor de nieuwe metrofamilie een design&build strategie op zijn plaats is, of dat bij de aanschaf ook het onderhoud aan en/of de financiering van de treinen moet worden gecontracteerd.

Daarnaast heeft een onderzoek plaatsgevonden naar in het verleden gemaakte keuzes voor de breedte en hoogte van het nieuwe metromaterieel voor de Noord/Zuidlijn. Deze studie is uitgevoerd door het bureau Mu-consult. Dit bureau concludeert dat hoog en breed metromaterieel de beste keuze is omdat dit materieeltype de grootste capaciteit biedt, de meeste reservecapaciteit heeft bij toekomstige reizigersgroei en de laagste exploitatiekosten kent. Ook blijkt uit de studie dat de keuze voor regionale verlenging onafhankelijk is van het materieeltype omdat regionale verbindingen kruisingsvrij moeten worden aangelegd.

In het komende kwartaal zal een studie worden gestart naar nut en noodzaak van het vernieuwen van de beveiligingssystemen op het bestaande net in relatie tot de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de aanschaf van de nieuwe metrovloot.

Na de formele vaststelling in de gemeenteraad van het Strategisch Programma van Eisen van het metromaterieel (december 2006) en na de bestuurlijke keuze voor de contracteringsstrategie (januari 2007) kan het projectteam metromaterieel M5/M6 starten met het aanbestedingsproces. Van belang hiervoor is dat er duidelijke afspraken zijn over rollen en bevoegdheden tussen ROA en gemeente met betrekking tot de investeringen, de financiering en bekostiging, en het eigenaarschap. De discussie hierover zal in het komende kwartaal worden voortgezet.

## 2.2 Werk in uitvoering

### Noord

#### *Station Buikslotermeerplein*

Het westelijk viaduct in de van Heekweg kwam in het derde kwartaal bijna gereed. Aan het eind van dit jaar wordt het viaduct opgeleverd. Hetzelfde geldt voor de westelijke kant van het viaduct in de Nieuwe Purmerweg. Op het Buikslotermeerplein vordert de bouw van het viaduct ook goed. Het eerste deel van het brugdek werd aangebracht. Bij de Buiksloterdijk begon de aannemer met de bouw van de syphonduiker.

#### *Nieuwe Leeuwarderweg*

De zes grote gestuurde boringen in het Volewijkspark werden succesvol uitgevoerd.

#### *Tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal*

De bouwkuip langs het Noordhollandsch Kanaal bleek nog steeds niet helemaal waterdicht. Na het lek in juni bleek in augustus een oude damwand onder het brugwachterhuis van de Wagenaarbrug te lekken waardoor de bouwput weer voor een deel onder water kwam te staan. De overlast was echter minimaal. Het lek kon in korte tijd worden gedicht.

#### *Zinktunnel IJ/Bouwdok Sixhaven*

In juni werden de eerste twee tunneldelen uit het bouwdok gevaren en weggesleept naar de tijdelijke parkeerplek in de Suezhaven. Na het uitvaren werd het water uit het dok gepompt en konden de vloerplaten weer aangebracht worden. Kort daarop begon de aannemer met de bouw van het derde IJ caisson.



Onder de middentunnel van het Centraal Station wordt een 60 meter diepe wand van stalen buispalen gemaakt. Dit gebeurt met een techniek die speciaal voor deze werkzaamheden is ontwikkeld. Deze techniek heet microtunneling. Een stalen segment wordt met een boor naar beneden getrokken. Op dit segment wordt vervolgens een tweede segment geplaatst waarna het verticale boorproces wordt hervat. Iedere buispaal – in totaal worden er 90 gemaakt - bestaat uit op elkaar gestapelde segmenten. Op de foto is zo'n ingegraven segment te zien. De stalen buispalen worden in twee evenwijdige rijen geplaatst en vormen de nieuwe fundering onder de sporen en perrons.

## Stationseiland

### *Metrostation CS*

In het noordwestkwadrant van het stationsgebouw werd de vloer gesloopt en werden de eerste houten palen getrokken. In de middentunnel werd verder gewerkt aan het maken van de buispalenwand. Hoewel inmiddels is aangetoond dat het mogelijk is om meer buispalen te plaatsen dan aanvankelijk was aangenomen, verloopt dit deel van het werk nog steeds niet naar wens. Dit werd vooral veroorzaakt door allerlei niet voorziene obstakels in de ondergrond, waardoor het inbrengen van de palen regelmatig werd verstoord.

Op het voorplein werd de oude metrotoegang gesloopt en begon de aannemer met het maken van de diepwanden. Op de De Ruijterkade werden stalen buispalen en damwanden aangebracht. De palen en wanden

vormen de contouren van de zinksleuf. Aan weerszijden hiervan liggen de ondiepe bouwkuipen voor de bouw van de toekomstige metrotoegangen.

### *Caissons Damrak en Open Havenfront*

In het derde kwartaal werd het betonwerk van het bovenste deel van het startschachtcaisson afgerond en kon de aannemer beginnen met het afzinken van het 30.000 ton wegende gevaarte naar de definitieve diepte (-25 NAP). Dit verliep minder snel dan aanvankelijk was gepland, omdat er veel houten funderingspalen in de ondergrond werden aangetroffen. Deze palen moesten in de beperkte ruimte onder het caisson in stukken gezaagd en afgevoerd worden. Naar verwachting bereikt het caisson medio oktober de gewenste diepte.



Deze overzichtsfoto geeft een goed beeld van de verschillende werkzaamheden voor het Centraal Station. Op het Stationsplein is de aannemer bezig met het maken van de diepwanden van de toekomstige stationshal. Naast het Noord-Hollands Koffiehuis is de ruimte te zien waar caisson 3 is afgezonken. Daaronder - aan de andere kant van de brug - is caisson 1 goed te zien. Dit caisson is afgezonken naar 25 meter onder NAP, maar de bovenkant is nog open. Dit caisson gaat in 2008 fungeren als startschacht voor de tunnelboormachines. De ligging van de caissons geeft een goede indruk van het exacte tracé van de Noord/Zuidlijn in dit stukje van de stad.

## Diepe stations

### *Station Rokin*

De ruwbouw van de fietsstalling aan de zuidzijde van het station kwam in het derde kwartaal vrijwel gereed. De laatste hand werd gelegd aan de hellingbanen langs de Rode Loper. Hier komt de toegang van de fietsstalling. Onder de stalling komt het bergbezinkbassin te liggen. De aannemer maakte het dak van de watervoorziening van dit bassin. Hoewel de inpassing van beide ruimten (stalling en bassin) in het ontwerp van het station veel hoofdbrekens heeft gekost, is de uitvoering ervan voorspoedig verlopen. Fietsstalling en bassin vormen een mooi voorbeeld van ondergronds bouwen én dubbel grondgebruik in één ontwerp.

Het maken van het dak van het station vorderde goed. Zo zijn de zware kokerliggers gereed en werd de bouwplaats op de plek waar het dak komt te liggen 3 meter ontgraven. Om de plaatsing van de zware dakliggers (1,8 meter hoog) mogelijk te maken was eerder al een tijdelijke ondersteuning aangebracht. Ook de oplegsteunen aan de diepwanden kwamen vrijwel gereed. In het weekend van 22 oktober 2006 worden de zware dakliggers aangevoerd en geplaatst.

Het platform in het natte Rokin, dat vooral dienst deed als opslag voor de bentonietseparatieinstallatie (BSI) werd opgeruimd en zal in het volgende kwartaal worden afgebroken. Het platform, inmiddels een bekend object in de binnenstad, behoort dan definitief tot het verleden.





Aan de westkant van de Vijzelgracht is de aannemer bezig met het maken van de diepwanden van het station. Dit brengt druk bouwverkeer met zich mee. Gezien de beperkte ruimte en de drukte van het overige verkeer is permanent toezicht op de veiligheid nodig. Dat is het werk van verkeersregelaars.

13

#### **Station Vijzelgracht**

Na een moeizame start kwam de productie met vier diepwandpanelen per week nu goed op gang. Aan het eind van het derde kwartaal is bijna de helft van de diepwandpanelen gereed. Om nog sneller te kunnen werken is inmiddels een derde machine op de bouwplaats aan het werk gegaan.

Om de bouwmachines de ruimte te geven moest het bouwterrein aan de noordzijde verbreed worden. Dit heeft tot o.a. tot gevolg dat het autoverkeer stad uit wordt omgeleid. Deze situatie zal tot 20 november duren. De tram blijft tot 20 november in beide richtingen over één spoor rijden.

Aan de zuidzijde werd het bouwterrein vergroot om materieel te kunnen opslaan dat nodig is voor het maken van de diepwanden. In het volgende kwartaal worden de damwanden van de zuidelijke verdeelhal geplaatst. Aan de noordzijde worden dan ook de damwanden van de daar gelegen toegang aangebracht.

#### **Station Ceintuurbaan**

Het dak van het station kwam in het derde kwartaal vrijwel gereed. In het volgende kwartaal zal het dak geheel gereed zijn. De bouwsituatie in de Ferdinand Bolstraat is in vergelijking met de voorgaande periodes ingrijpend veranderd. Tussen de Govert Flinckstraat en de Jan van der Heijdenstraat kon aan beide zijden van de straat begonnen worden met het aanleggen van een fietspad en het verbreden van de voetpaden. Ook het tijdelijk riool werd in dit deel van de straat vervangen. Goed nieuws voor de ondernemers en bewoners is dat tijdens het ontgraven van het station het bouwterrein veel kleiner zal zijn dan in vorige bouwperiodes. Eind november 2006 zal de tijdelijke inrichting gereed zijn. De ontgraving van het station zal niet eerder starten dan in februari 2007.

## Zuid

### Onderdoorgang A10

Van 17 tot en met 26 augustus 2006 werd de onderdoorgang van de Noord/Zuidlijn met de noordelijke hoofdrijbaan van de Rijksweg A10-zuid gemaakt. In deze periode verrichtte Rijkswaterstaat groot onderhoud aan de A10-zuid. Een groot voordeel van het combineren van de werkzaamheden was dat de rijksweg maar één keer afgesloten hoeft te worden. Om de werkzaamheden in de beschikbare periode van 9 dagen af te kunnen ronden moest de aannemer 24 uur per dag werken. Dit betekende onder andere dat het heien van de stalen damwanden gedeeltelijk in de nachtelijke uren plaatsvond. Dit veroorzaakte veel overlast voor de omwonenden. De werkzaamheden werden binnen de afgesproken tijd afgerond.

### Station Europaplein en aanliggende tunneldelen

In juli werd de onderwaterbetonvloer in de eerste bouwkuip gestort. De bouwkuip werd daarna leeggepompt en schoongemaakt. De aannemer kon vervolgens beginnen met het storten van de betonvloeren en de betonnen wanden.

Aanvankelijk was het de bedoeling om de damwanden voor de bouwkuip van het toekomstige metrostation in augustus te plaatsen. Omdat de damwandplanken toen niet geleverd konden worden, werd dit werk uitgesteld tot september. De damwanden voor de bouwkuip ter plaatse van P12 worden in oktober aangebracht.

14

Net als bij het Meeuwenei in Amsterdam-Noord is ook hier op het Europaplein in Amsterdam-zuid sprake van een definitief veranderd stadsbeeld. De rotonde waarmee jarenlang het verkeer werd afgewikkeld heeft plaatsgemaakt voor een T-splitsing. Deze foto laat goed zien waarom dat nodig was. De rotonde lag voor een groot deel in de zandvlakte rechtsboven in de foto. Dat is precies de plek waar het station Europaplein komt te liggen. Op de zandvlakte linksonder komt het nieuwe kantoor van stadsdeel ZuiderAmstel. Rechtsboven is ook de open bouwput te zien op het Europaplein (zie ook foto op pagina 15)





De open bouwput op het Europaplein.

#### *Rotonde/kruising Europaplein*

De rotonde op het Europaplein behoort nu definitief tot het verleden. De werkzaamheden voor het ombouwen van de rotonde naar een kruising werden in het derde kwartaal vrijwel volledig afgerond. In het eerste en derde weekend van september werd de nieuwe asfaltlaag op het Europaplein en de Europaboulevard gelegd.

## **2.3 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking**

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

# 3 Tijd

## 3.1 Referentieplanning januari 2006

In de referentieplanning voor 2006, die is gebaseerd op gegevens uit de herziene prognose per eind 2005, is de voorziene start van de exploitatie juli 2012. In deze planning zijn het Centraal Station en de kruising A10/Station Zuid-WTC tijdskritiek voor het project.

Ten opzichte van de referentieplanning bestaan risico's op verdere vertraging. Deze risico's hangen samen met de definitieve uitkomst van de contractuele besprekingen tussen de gemeente en de aannemer van het contract Centraal Station. Omdat dit contract tijdskritiek is, zal extra uitloop leiden tot latere oplevering van het gehele project. Daarnaast kent ook het contract voor de drie stations in de binnenstad grote planningsrisico's, waardoor dit contract eveneens kritiek is voor de gehele projectplanning.

## 3.2 Inzichten per derde kwartaal 2006

Zowel het tijdskritieke contract Centraal Station, als het tijdskritieke contract Stations Binnenstad kennen zowel een zekere vertraging als meer onzekere vertragingsrisico's. De onderhandelingen over de contractplanningen en de precieze gevolgen, zowel in tijd als geld, lopen voor beide contracten nog door. In het vierde kwartaal van 2006 zal de preciezere balans voor deze contracten worden opgemaakt. Vooralsnog moet rekening worden gehouden met een effect op de projectplanning van de Noord/Zuidlijn van tenminste acht maanden ten opzichte van de referentieplanning. De opleverdatum van de Noord/Zuidlijn verschuift daarmee in elk geval tot het voorjaar van 2013.

# 4 Financiën

## 4.1 Budgetcijfers

In het afgelopen kwartaal zijn de budgetcijfers aangepast aan het prijspeil van 2006. Het budgettaire overzicht is daarmee als volgt:

**Tabel 1 Budgetcijfers projectkosten en bijdragen (exclusief risicofonds)**

<i>In EUR mln</i>	Budget Q4/2005 pp 2005	Aanpassing aan prognose Q4/2005 pp 2005	Budget Q2/2006 pp 2005	Aanpassing aan prijspeil 2006	Budget Q3/2006 pp 2006
<b>Projectkosten</b>					
Bouw	1319,8	24,6	1344,4	36,3	1380,7
Bijkomend	62,1	4,0	66,1	1,6	67,7
VAT	283,5	16,3	299,8	4,6	304,4
<b>Totaal excl. risicofonds</b>	<b>1665,4</b>	<b>44,9</b>	<b>1710,3</b>	<b>42,6</b>	<b>1752,8</b>
<b>Projectbijdragen</b>					
Rijk	1147,6		1147,6	24,3	1171,9
Regio	82,6		82,6	1,2	83,8
Parkeergarages	26,9	22,1	49,0	1,7	50,7
Gemeente excl. risicofonds	408,3	22,8	431,1	15,3	446,4
<b>Totaal excl. risicofonds</b>	<b>1665,4</b>	<b>44,9</b>	<b>1710,3</b>	<b>42,6</b>	<b>1752,8</b>

De tabel laat zien dat de aanpassing naar prijspeil 2006 een bedrag van 42,6 mln omvat. Het gebudgetteerde gemeentelijke aandeel bedraagt 446,4 mln tegen prijspeil 2006 en exclusief het risicofonds.

Inclusief het risicofonds is de budgettaire opstelling voor het gemeentelijk aandeel als volgt:

**Tabel 2 Budgetcijfers gemeentelijk aandeel (inclusief risicofonds)**

<i>In EUR mln</i>	Budget Q4/2005 pp 2005	Aanpassing aan prognose Q4/2005 pp 2005	Budget Q2/2006 pp 2005	Aanpassing aan prijspeil 2006	Budget Q3/2006 pp 2006
<b>Gemeentelijk aandeel</b>					
Gemeente excl. risicofonds	408,3	22,8	431,1	15,3	446,4
Risicofonds	59,5	3,5	63,0	2,2	65,2
<b>Gemeente incl. risicofonds</b>	<b>467,8</b>	<b>26,3</b>	<b>494,1</b>	<b>17,5</b>	<b>511,6</b>

Uit deze tabel blijkt dat het gebudgetteerde gemeentelijk aandeel tegen prijspeil 2006 en inclusief het risicofonds 511,6 mln bedraagt.

## 4.2 Kengetallen financiële voortgang

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

**Tabel 3 Kengetallen financiële voortgang**

<i>Cijfers in EUR mln</i>	Q2/2006	Q3/2006	Wijziging
Verplicht	1.090,2	1.148,2	58,0
Betaald	561,7	602,6	40,9
Ontvangen rijkssubsidie	298,0	323,9	25,9

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het derde kwartaal van 2006 is voor 25,9 mln aan betalingen van het rijk ontvangen.



### 4.3 Financiële tussenstand

Het project Noord/Zuidlijn maakt een keer per jaar, in het vierde kwartaal, een integrale prognose van projectkosten en -risico's tot de eindoplevering van het project in 2013. Naar aanleiding van de recent verloren rechtszaak over de indexering van de rijkssubsidie, bestond in het afgelopen kwartaal de behoefte aan een financiële tussenstand. Anders dan de reguliere prognose per vierde kwartaal, is deze financiële tussenstand in korte tijd, top-down en met een focus op de belangrijkste risico-onderdelen tot stand gekomen. Aanpak, proces en reikwijdte verschillen dus van de reguliere prognose per vierde kwartaal.

De uitkomst van deze tussenstand is dat rekening moet worden gehouden met een kostenstijging van ca 83 mln voor het oplossen van contractuele knelpunten voor het Centraal Station, de omgeving van het Centraal Station, de stations in de binnenstad en het dossier van de advieskosten. Daarnaast moet rekening worden gehouden met een structureel tekort op de indexering van de rijkssubsidie als gevolg van het verliezen van de rechtszaak over de wijze waarop de minister de rijkssubsidie indexeert. Teneinde dit specifieke risico niet verder te laten stijgen is een reservering in de begroting voor het jaar 2007 gewenst van ca 15 mln.

Er wordt hard gewerkt aan het definitief oplossen van de belangrijkste contractuele knelpunten van het project. In het vierde kwartaal van 2006 wordt zoals gebruikelijk de balans voor het gehele project opgemaakt en een actuele prognose van alle projectkosten en -risico's opgesteld.

### 4.4 Mijlpalen

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

In het derde kwartaal van 2006 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 6, Tracédeel 3, Westelijke viaducten, landhoofden gereed.
- Mijlpaal 105, Tracédeel 44, Diepwanden westzijde 50% gereed.
- Mijlpaal 149, Tracédeel 56, A10 en oprit omgelegd.
- Mijlpaal 151, Tracédeel 56, 2e tunneldeel wanden/dak gestort.
- Mijlpaal 58, Tracédeel 28, caisson 1 op diepte.

### 4.5 Omzetbelasting (BTW)

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

Op 9 augustus heeft de fiscaal adviseur van de gemeente aan de Hoge Raad een reactie op het advies van de Advocaat-Generaal gestuurd. De gemeente stelt dat de vraag van de Advocaat-Generaal alleen met "ja" kan worden beantwoord. Als vervoer BTW-aftrekbaar is, dan geldt dat ook voor de bedrijfsmiddelen inbegrepen de infrastructuur.

Het is niet bekend of de Hoge Raad het advies van de Advocaat-Generaal overneemt en de kwestie vooraf voorlegt aan het Europese Hof. Daarom is het tijdschema voor het vervolg ook niet bekend. Het BTW-risico staat PM totdat de Hoge Raad een uitspraak heeft gedaan.

## 4.6 Prijscompensatie

Op 4 juli vond een zitting plaats bij de Rechtbank Haarlem over de indexering van de rijkssubsidie. Het dossier kent een lange voorgeschiedenis, die begint bij de onderhandelingen over de subsidiebeschikking in 1999. Het ministerie en de gemeente verschillen sindsdien van mening over de uitleg van het artikel in de subsidiebeschikking dat regelt dat de minister jaarlijks een indexcijfer vaststelt rekening houdend met de index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).

De Rechtbank heeft op 17 juli 2006 het beroep van de gemeente ongegrond verklaard. Het College heeft op 18 juli besloten om hoger beroep aan te tekenen tegen deze uitspraak. De strekking van dit hoger beroep is de vraag of de ontstane disproportionaliteit tussen toegekende index (IBOI) en werkelijke prijsstijgingen in de bouwsector moet worden geacht verdisconteerd te zijn in de regeling voor onvoorziene uitgaven. De gemeente meent dat tegenvallers aan inkomstenkant (de rijkssubsidie) niet voor rekening van de gemeente behoren te komen.

De toelichting op het hoger beroep zal medio oktober aan de Hoge Raad worden verstuurd.

# 5 Informatie

## 5.1 Communicatie en Projectbegeleiding

Net als in de andere kwartalen is er veel tijd en energie besteed aan communicatie met de omgeving van de toekomstige stationslocaties en andere plekken waar de Noord/Zuidlijn aan het werk is. Er werd op een aantal plaatsen tijdens de bouwvak doorgewerkt en er was sprake van een hittegolf. Dat was aan de reacties van omwonenden te merken.

In het derde kwartaal van 2006 registreerde het Informatiepunt Noord/Zuidlijn 1729 vragen en klachten. Dat zijn er 856 meer dan in het tweede kwartaal. Een verklaring voor dit forse verschil ligt ook in het grote aantal klachten over de nachtelijke werkzaamheden die eind augustus bij station RAI werden uitgevoerd.

De website van de Noord/Zuidlijn trok dit kwartaal ruim 52.000 bezoekers.

## 5.2 Leefbaarheidsmaatregelen

De uitvoering van het Plan Leefbaarheid ligt in handen van de vier projectbegeleiders die het projectbureau in dienst heeft. De projectbegeleiders hebben ieder een of meer stations onder hun hoede. Zij zijn ook het aanspreekpunt voor bewoners en ondernemers. Samen met een externe adviseur leggen zij veel huisbezoeken af in de directe omgeving van de verschillende bouwlocaties.

### *Isolatie*

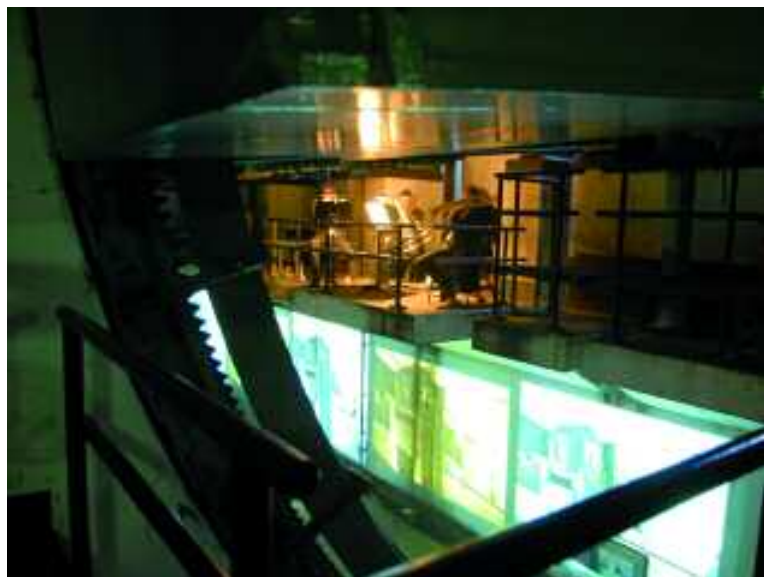
In acht huizen aan de Buiksloterdijk werd een geluids-isolatie aangebracht. Eén bewoner is geholpen bij het zoeken naar een andere woning.

### *Ramen lappen*

In juli en augustus werden de ramen van de panden langs de bouwplaatsen op het Rokin en in de Ferdinand Bolstraat gewassen.

Rond de Ceintuurbaan is een aantal huisbezoeken afgelegd, veelal na aanhoudende klachten over het weghakken van het beton. De bezoeken hebben ertoe

21



Elk jaar ontvangt het projectbureau bewoners en ondernemers die deelnemen aan de verschillende (buurt)overleggen die langs de lijn gehouden worden. Dit jaar was de bijeenkomst op 30 september. 40 Bewoners en ondernemers brachten een bezoek aan het Amsterdam Underground Festival. Burgemeester Job Cohen en wethouder Tjeerd Herrema (links) waren aanwezig om de mensen te verwelkomen. Rechts de catacomben van de Kortjewantsbrug waar blazers van het Nederlands Philharmonisch Orkest een voorstelling gaven.



Het regelmatig lappen van de ramen is een van de maatregelen om de omgeving van de bouwplaatsen schoon en leefbaar te houden. Hier is de glazenwasser bezig op het Rokin.

geleid dat voor één huishouden een alternatieve werkplek is geregeld, in één woning werden achterzetramen geplaatst en aan één huishouden is een wisselwoning aangeboden.

#### **Hotelovernachting**

De heiwerkzaamheden nabij station RAI tijdens de afsluiting van de ringweg A10-zuid medio augustus hebben tot veel klachten geleid. Over de werkzaamheden, die drie dagen en nachten duurden, zijn ruim 500 klachten binnengekomen. Omdat uit geluidsonderzoek was gebleken dat voor het te verwachten lawaai geen extra maatregelen nodig waren, werd alleen de directe omgeving van de werkzaamheden geïnformeerd. Toen na de eerste nacht bleek dat in een veel groter gebied overlast werd ervaren, zijn aan alle bewoners in een straal van één kilometer rond de werkzaamheden hotelovernachtingen aangeboden. In totaal hebben 244 huishoudens gebruik gemaakt van deze aanbieding.

#### **Verwijderen graffiti**

In september zijn de gevels van een aantal panden langs het bouwterrein op het Rokin van graffiti ontdaan. Dit gebeurde in opdracht van het Schadebureau Noord/Zuidlijn, het stadsdeel Amsterdam Centrum en het projectbureau. Bewoners rond het bouwterrein ontvingen een aanvraagformulier voor de financiële bijdrage. Dit is de vergoeding die wordt uitgekeerd vanwege de hinder als gevolg van de werkzaamheden.

#### **Ventilatoren**

Vanwege de hittegolf in juli verzocht de bewonersvereniging in de Ferdinand Bolstraat het projectbureau om ventilatoren en/of airco's. Door de bouwwerkzaamheden was het voor de bewoners aan de bouwplaats niet goed mogelijk om de ramen aan de straatkant te openen. Het projectbureau heeft de bewoners een ventilator aangeboden. Daarvan hebben circa 30 huishoudens gebruik gemaakt.



Op 14 juni onthulde stadsdeelwethouder Chris de Wild Propitius van Amsterdam Noord samen met de kinderen van basisschool De Kinderboom kunstwerken op de bouwhekken van de Noord/Zuidlijn. De kunstenaars aanschouwen hun eigen werk.

## 5.3 Langs de lijn

### Amsterdam-Noord

Iedere vier weken wordt in Amsterdam-Noord een algemene informatiebrief verspreid die een overzicht geeft van de diverse werkzaamheden (inclusief de Sixhaven). Daarnaast verschenen in het derde kwartaal twee bewonersbrieven. Deze brieven gingen over de afsluiting van de tunnel tussen Buiksloterdijk en Waddendijk.

De Nieuwsbrief kwam uit in juli en bevatte onder meer een interview met Annet Visser, bewoonster van de Buiksloterdijk en actief lid van de bewonersvereniging Buiksloterdijk.

Iedere derde dinsdag van de maand kunnen bewoners en ondernemers terecht op een spreekuur in de directie-keet van de Noord/Zuidlijn op sportcomplex Elzenhagen. Ieder spreekuur werd door meerdere bewoners bezocht.

### Centraal Station

Ondernemers en bewoners op en rond het Stationseiland worden via de informatievoorziening van Coördinatie Stationseiland (CSE) op de hoogte gehouden van de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn. Elke maand verscheen er een informatiebrief over de stand van zaken van de projecten. In augustus kwam ook de nieuwsbrief Stationseiland uit. Daarin werd onder andere teruggeblikt op de Open Dag Stationseiland Amsterdam Centraal in juni en vooruitgeblikt naar het werk in het derde kwartaal.

In september vond een informatiebijeenkomst plaats over de Prins Hendrikkade. Ondernemers en bewoners rond de Prins Hendrikkade werden geïnformeerd over de plannen voor de tijdelijke herinrichting die eind 2007 start. De bijeenkomst werd goed bezocht en krijgt begin 2007 een vervolg.



## Rokin

Eens in de twee weken verscheen een overzicht van de werkzaamheden voor station Rokin. Zo worden bewoners en ondernemers met regelmaat geïnformeerd over de te verwachten hinder én de voortgang van het werk. Daarnaast werden er vier informatiebrieven en een nieuwsbrief verspreid. De nieuwsbrief biedt ruimte om iets verder vooruit te blikken en mensen uit de buurt aan het woord te laten. De buurtregisseur van het Rokin beantwoorde een aantal brandende vragen en ook werd aandacht besteed aan de herinrichting van het Rokin. De BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal twee keer bijeen.

## Vijzelgracht

Dit kwartaal stond in het teken van het maken van de diepwanden aan de westzijde van de Vijzelgracht. Daarvoor was een tijdelijke uitbreiding van het werkterrein, tegenover Maison Decartes, nodig. De uitbreiding had onder meer tot gevolg dat er meer verkeer over de Prinsengracht ging rijden. Dit tot groot ongenoegen van de bewoners. In het tweewekelijks overzicht werden bewoners en ondernemers op de hoogte gesteld van de werkzaamheden, de mogelijke hinder en de maatregelen die hiertegen worden genomen. In dit overzicht werd tevens nauwkeurig aangegeven waar en wanneer er gewerkt werd aan de diepwanden en welke diepwanden inmiddels gereed zijn. Bij het maken van de diepwanden is een aantal avonden, door technische problemen, na 22.00 uur doorgewerkt. Bewoners werden hierover via de sms-service geïnformeerd. Elke maand vindt er een BCU (Begeleidingscommissie Uitvoering) plaats. Deze bijeenkomst in de keet aan de Vijzelgracht wordt trouw bezocht door een vaste kern van bewoners en ondernemers. Het projectbureau gaf een financiële bijdrage aan de organisatoren van het straatfeest in juli.

## Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen elke twee weken een overzicht van de werkzaamheden. Over de afsluitingen van de tussenstraten (1e Jan v/d Heijdenstraat, 1e Jan Steenstraat en Govert Flinckstraat) vanwege het verwijderen van de geleidebalken en de aanleg van het riool zijn in de betreffende straten bewonersbrieven verspreid.

Er vond regelmatig overleg plaats met de bewoners- en de ondernemersvereniging. De bewonersvereniging heeft begin juli kennis gemaakt met wethouder Herrema. Voor de ondernemers staat dit in oktober gepland.

Het dak is vrijwel gereed. Aan de zijde van de Albert Cuypstraat moet nog 1 deel van het dak worden gestort. Met name het weghakken van de bovenste delen van de diepwanden heeft tot veel geluidsoverlast geleid. Dit werk is uitgevoerd tussen 9.00 uur en 17.00 uur, maar werd door veel mensen als erg hinderlijk ervaren.

Daarnaast werden ook de geleidebalken en de grondstabilisatie achter de geleidebalken verwijderd. Hierbij werd in korte tijd vier maal de waterleiding geraakt. Bewoners en ondernemers werden via de sms-service van deze kleine calamiteiten op de hoogte gehouden. Half augustus begon de aannemer met het vervangen van het riool en de aanleg van het fiets- en voetpad. Dit moet half november gereed zijn.

Er werd in het derde kwartaal niet buiten de aangegeven werktijden (7.00 – 19.00 uur) gewerkt.

## Europaplein

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen elke twee weken een overzicht van de werkzaamheden. In augustus verscheen een nieuwsbrief waarin aandacht werd besteed aan de werkzaamheden bij de A10, de start van de bouw van het station Europaplein en de samenwerking met de RAI.

Op de kruising is dit kwartaal drie keer 's nachts en in het weekend gewerkt: voor het omleiden van de tram (in juni) en tweemaal voor het asfalteren (in september). Over deze avond- en weekendwerkzaamheden zijn onder de direct omwonenden bewonersbrieven verspreid. Op 17 juli is 26 uur achter elkaar gewerkt in de bouwkuip voor de RAI. Het ging om het storten van onderwaterbeton. De buurt is hier via het tweewekelijks overzicht over geïnformeerd.

De Begeleidingscommissie Uitvoering (BCU) heeft ook dit kwartaal elke maand plaatsgevonden. Het overleg wordt redelijk bezocht (ongeveer 10 mensen per vergadering).

## 5.4 Informatiecentrum

### Bezoekersaantallen

In het derde kwartaal bezochten 8.133 mensen het informatiecentrum. Daarvan kwamen 2.252 mensen met een groepsbezoek, 4.746 individuele bezoekers bekeken de tentoonstelling en 1.135 bezoekers hadden een andere informatievraag.

Er zijn in totaal 93 groepen geweest. In totaal zijn er in het derde kwartaal 85 rondleidingen door Stationsplein 7 gegeven. In deze periode werden 5 extra presentaties en lezingen gegeven. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding.

De actualisatie van het informatiecentrum is in dit kwartaal gereed gekomen. Aan de zijde van de Noord/Zuidlijn is met name de techniekwand aangevuld met informatie over de caissons en de bodemversteving. Verder is de organogram verbeterd en de planning vernieuwd.

Deze zomer is in twee afleveringen van Amsterdam.nl/tv de fietstocht langs de Noord/Zuidlijn extra belicht. Naar aanleiding hiervan haalden ruim 400 mensen de routebeschrijving op in het informatiecentrum.

Om het informatiecentrum onder de aandacht te brengen werden in de zomervakantie grote posters op de bouwhekken op het Stationseiland gehangen. De thema-avond van dit kwartaal stond in het teken van architectuur met als thema: Ruimte voor de reiziger. Joost Vos van Benthem Crouwel Architecten verzorgde de lezing voor ruim 40 zeer geïnteresseerde bezoekers.



Fietsen langs de Noord/Zuidlijn was in de zomer het centrale thema in de publieksvoorlichting over de aanleg van de nieuwe metrolijn. Ruim 400 mensen fietsten van noord naar zuid, of van zuid naar noord.



Archeoloog Jerzy Gawronski (links) geeft wethouder Tjeerd Herrema tekst en uitleg tijdens de opening van de expositie van archeologische vondsten. Gelijktijdig met het afzinken van de caissons op het Damrak werden vele honderden vondsten naar boven gehaald. Een deel van deze vondsten kreeg een vaste plek in Informatiecentrum Stationsplein 7.



26

## 5.5 In de pers

In het derde kwartaal was de Noord/Zuidlijn veelvuldig in het nieuws. Archeologie, geluidsoverlast en het duurdur worden van de Noord/Zuidlijn waren de belangrijkste thema's.

Tijdens de werkzaamheden rondom de caissons op het Damrak werd intensief archeologisch onderzoek verricht. Na een periode van onderzoek en conservering kon een deel van deze vondsten worden tentoongesteld in informatiecentrum Stationsplein 7. De opening van de expositie in juli kreeg veel aandacht van de media.

Eind augustus verrichtte Rijkswaterstaat een groot onderhoudsbeurt van de Ringweg A10-zuid. De drukke weg werd negen dagen lang voor al het verkeer afgesloten.

De aannemer maakte van deze bijzondere omstandigheid gebruik om de doorgang van de Noord/Zuidlijn onder de A10-zuid te maken. De overlast voor de omgeving was onverwacht groot. Het projectbureau besloot de bewoners uit de omgeving een overnachting in een hotel aan te bieden. De media besteedden veel aandacht aan deze actie van het projectbureau.

Om de financiële risico's in de toekomst beperkt te houden kondigde wethouder Tjeerd Herrema in september aan dat de gemeente, de aannemers en de adviseurs nieuwe afspraken gaan maken. Deze afspraken leiden tot een kostenstijging van circa 83 miljoen euro en een latere start van de exploitatie. Dit nieuws kreeg veel media-aandacht.



De bouwplaats van het Rokin was het toneel van een spannend kinderavontuur. Voor het AVRO-programma KunstQuest moesten kinderen in de ondergrondse ruimte op het Rokin allerlei moeilijke opdrachten uitvoeren. De aflevering was op vrijdag 15 september op de tv te zien.



Op 2 augustus onthulde wethouder Tjeerd Herrema in metrostation Waterloooplein een 14 meter breed en 2 meter hoog kunstwerk van Baukje Spaltro. Het kunstwerk toont een impressie van de bouwhekken van de Noord/Zuidlijn en is een ode aan de voortdurend veranderende stad. Baukje Spaltro maakte het kunstwerk in opdracht van het projectbureau.

27

## 5.6 Middelen

### 'Playa del Bolla'

Op initiatief van bewoners uit de zijstraten van de Ferdinand Bolstraat werden in samenwerking met het wijkcentrum Ceintuur twee activiteiten georganiseerd om het bouwterrein op te vrolijken. Begin juli werden aan de bouwhekken grote aantallen bloembakken aangebracht. Half augustus volgde het buurtfeest 'Playa del Bolla', een strandfeest op het bouwterrein. Het weer zat helaas tegen, maar de buurtlunch op zondag werd goed bezocht. Het projectbureau maakte afspraken met de aannemer om de activiteiten mogelijk te maken en gaf ook een financiële bijdrage.

De direct betrokkenen van het stadsdeel, GVB, Rijkswaterstaat, adviesbureau Noord/Zuidlijn en projectbureau Noord/Zuidlijn hebben op 23 augustus gezamenlijk het inrijden van het dek in de rijbaan van de A10 aanschouwd. Voorafgaand was er een lunch in

Strand Zuid, bij de RAI, waar kort werd toegelicht hoe de constructie in de A10 is gebouwd.

Gelijktijdig met het afzinken van de caissons op het Damrak heeft een team archeologen onderzoek verricht. De plek waar dit onderzoek werd uitgevoerd was uniek: nooit eerder konden archeologen hun werk doen op de plek waar in vroeger tijden de Amstel uitmondde in het IJ. Vele honderden vondsten werden naar boven gehaald. Een deel van deze vondsten kreeg een vaste plek in informatiecentrum Stationsplein 7.

In het derde kwartaal was in 11 uitzendingen van Amsterdam.nl/tv aandacht voor de Noord/Zuidlijn. Acht daarvan waren een herhaling van reportages uit 2005 en 2006. AT5 vond de items van de Noord/Zuidlijn zo geslaagd dat men besloot die gedurende de hele zomer opnieuw uit te zenden.

Er werden drie nieuwe reportages gemaakt. De eerste twee gingen over een speciale fietsroute die langs het

tracé van de Noord/Zuidlijn is uitgezet. Omdat in de zomerprogrammering van AT5 het thema fietsen centraal stond werden de reportages de gehele zomer uitgezonden.

In de derde aflevering bezocht Rijn Klijn, gepensioneerd medewerker van Dienst Ruimtelijke Ordening de bouwplaats op het Europaplein. De heer Klijn woont daar vlakbij en volgt de werkzaamheden op de voet. In de

periode van de uitzending werd er volop gewerkt aan de doorgang onder de A10-zuid. In deze periode voltooide de aannemer ook de tunnelbak op het Europaplein.

Het gemeentelijke Amsterdam.nl magazine verscheen dit kwartaal eenmaal met informatie over de Noord/Zuidlijn. Het septembernummer ging over de werkzaamheden in het gebied rond het Europaplein. Centraal Station.

Heiwerk voor de doorgang van de Noord/Zuidlijn onder de A10-zuid. De tijd voor deze klus was beperkt, dus veel werk werd 's nachts verricht.



# 6 Vooruitblik naar het volgende kwartaal

In het vierde kwartaal van 2006 wordt volop verder gewerkt aan de stations en baanvakken van de Noord/Zuidlijn.

- Het dak van station Ceintuurbaan zal definitief voltooid worden. Een flink deel van de straat kan worden teruggegeven aan ondernemers, bewoners en bezoekers. Begin 2007 begint de aannemer met het ontgraven van het station.
- Caisson 1 dat vanaf 2004 de ruimte voor het Centraal Station heeft gedomineerd en in de loop van 2008 zal gaan fungeren als startschacht voor de tunnelboormachines zal de definitieve diepte van - 25 meter NAP bereiken. Dit caisson (60 meter lang, 20 meter breed, 28 meter hoog) is het grootste van Nederland. Nooit eerder werd een dergelijke grote en zware constructie tot op - 25 meter NAP afgezonken.
- Naar verwachting gaat vereniging de Bovengrondse definitief akkoord met de overeenkomst met het Projectbureau Noord/Zuidlijn over de veiligheidsmaatregelen van de Noord/Zuidlijn. Eind juni ging de gemeenteraad al akkoord met de extra veiligheidsmaatregelen. In de overeenkomst wordt afgesproken een aantal verbeteringen door te voeren op het gebied van afvoer van rook en

warmte, evacuatiemogelijkheden en brandveiligheid van stations, tunnels en materieel.

- Eind oktober staat een megaklus op het Rokin gepland. Voor het maken van de eerste (westelijke) helft van het dak van het station gaat aannemer Max Bögl 22 betonnen dakliggers plaatsen. Deze balken wegen 65 ton per stuk, iedere balk is 16 meter lang en 2 meter hoog. Tussen de dakliggers komen betonnen vloerplaten te liggen en daarop een stalen wapening.
- Het bureau VENZ (Vorbereiding Exploitatie Noord/Zuidlijn) dat zich vooral bezighoudt met de exploitatie van de nieuwe metrolijn is nu nog een onderdeel van het projectbureau Noord/Zuidlijn. Hierin komt verandering. Gelet op de samenhang tussen de ontwikkeling van beleid (visie op metro in de toekomst), het materieel (metrotreinen) en infrastructuur (beveiliging, tractie) zal het bureau zich ook met deze aspecten gaan bezighouden. Daarvoor is het niet nodig dat het bureau deel uitmaakt van het projectbureau. In het komende kwartaal werkt het bureau aan een werkprogramma en een begroting. Na afronding daarvan zal duidelijk zijn wat de plek van het bureau wordt binnen de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer.

29



Geconcentreerde aandacht voor het heikwerk naast de Ring A10-zuid.

# Bijlagen

**De projectplanning per 1 januari 2006**

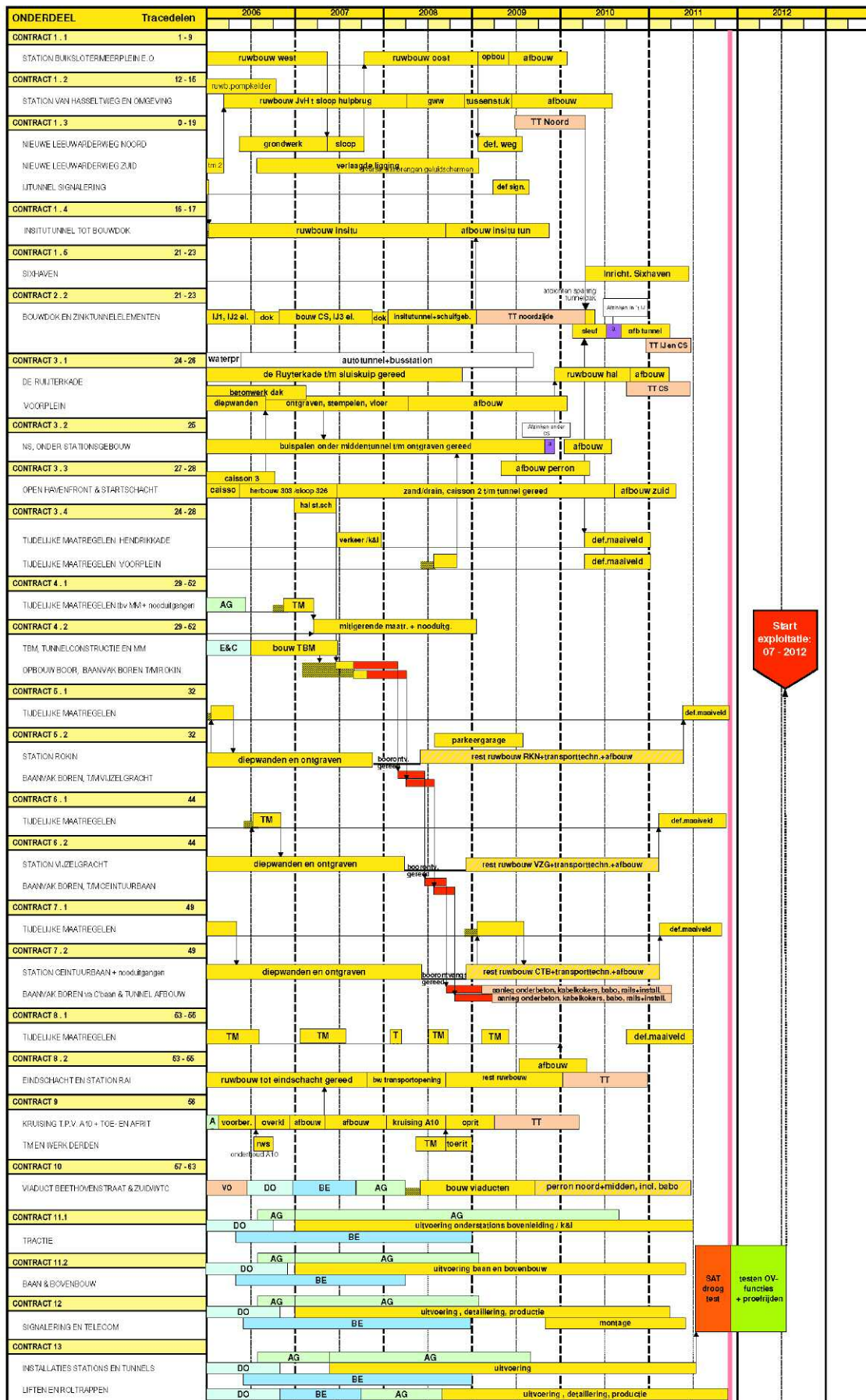
**Stand van zaken vergunningen per 1 april 2006**

# Bijlage 1 De projectplanning



Projectplanning januari 2006

Adviesbureau Noord/Zuidlijn



Start exploitatie: 07-2012

	Functie :	Naam :	datum	Paraaf
Opgesteld	adviseur planning	N.Mulder	24mrt 2006	
Gecontroleerd	project coördinator	T.Salet	24mrt 2006	
Vrijgegeven	directeur adviesbureau	H.Viljm	24mrt 2006	

- Aanbesteding & Gunning
- Uitvoering
- Voorbereidingen
- S.A.T.test/Proefrijden
- Voorbereiden, materiaal bestellen
- Werkzaamheden Transporttechniek
- Opleveren door Adviesbureau
- Alzinkmoment
- Boorproces

## Bijlage 2 Stand van zaken vergunningen per 1 april 2006

- 1 Aangevraagde vergunningen
- 2 Lopende vergunningen
- 3 Onherroepelijke vergunningen
- 4 Tijdelijke vergunningen (art. 17 WRO)

### 1 Aangevraagde vergunningen

- *Bouw/monumentenvergunning loopbordes CS*  
Op 28 augustus 2006 zijn een bouw- en monumentenvergunning aangevraagd voor een tijdelijk loopbordes op de erker van het CS ter hoogte van perron 6. Het doel is het maken van een loopmogelijkheid over het hellende draagvlak van de erker voor onder andere onderhoudswerkzaamheden.
- *Wijziging nooduitgang Damrak*  
De nadere uitwerking van het ontwerp van de drie caissons inclusief startschacht aan het Damrak/Open Havenfront en de verbreding van brug 303 hebben tot gevolg dat de nooduitgang op het Damrak is veranderd ten opzichte van de verleende vergunning (28 april 2003). Daarom is op 4 september 2006 een revisie-aanvraag op de reeds verleende bouwvergunning ingediend.
- *Tijdelijke bouwvergunning werkplatform Singelgracht*  
Op 15 augustus 2006 is een verlengingsverzoek ingediend voor de instandhouding van het werkplatform Singelgracht tot november 2007. Door opgelopen vertragingen moet het platform nu langer gehandhaafd blijven. Op 25 november 2002 werd een tijdelijke bouwvergunning verleend voor het oprichten van het werkplatform Singelgracht. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum had destijds in haar beslissing op bezwaar bepaald dat het platform tot oktober 2006 in stand kon blijven.
- *Wvo-aanvraag Ceintuurbaan*  
Op 19 juli 2006 is een vergunning in het kader van de wet verontreiniging oppervlaktewater aangevraagd voor lozingen op de Boerenwetering of Singelgracht vanwege de bouw van station Ceintuurbaan. Reeds eerder was voor deze lozing vergunning afgegeven. De werkwijze is echter veranderd; in de oude vergunning werd uitgegaan van ontgravingen via hydraulisch transport. In de thans aangevraagde vergunning wordt uitgegaan van droog ontgraven.
- *GWW-aanvraag Ceintuurbaan*  
Op 13 juli 2006 is een vergunning in het kader van de grondwaterwet voor de onttrekking van grondwater in verband met de bouw van station Ceintuurbaan. Reeds eerder was hiervoor een vergunning verleend. M.n. voor ontgraven van ondiepe bouwputten voor de stationstoegangen en het omleggen van kabels en leidingen. Deze vergunning regelt onder andere

aanvullende onttrekkingen voor het droog ontgraven van een diepe bouwput.

### 2 Lopende vergunningen

- *Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonduiker)*  
Tegen de sloop- en bouwvergunning voor de fietstunnel Waddenweg is een bezwaarschrift ingediend. Op 17 januari 2006 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Noord het bezwaar ongegrond verklaard. Hiertegen is op 27 februari 2006 beroep ingesteld bij de rechtbank. Een zittingsdatum is nog niet bekend.
- *Gewijzigde bouwaanvraag polderdamwanden tussen Purmerweg en Johan van Hasseltweg*  
Door optimalisatie in het ontwerp van de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg moeten de polderdamwanden gedeeltelijk dichter naar elkaar worden geplaatst. Hiervoor is op 12 december 2005 een wijzigingsaanvraag ingediend, op de op 28 oktober 2004 reeds verleende bouwvergunning. Deze werd aanvankelijk in het bouwberaad afgewezen. Recente behandeling in het bouwberaad heeft er toe geleid dat 17 juli 2006 de bouwaanvraag opnieuw is ingediend. De aanvraag is in procedure.
- *Verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg*  
Het tracé van de Noord/Zuidlijn wordt tussen de Johan van Hasseltweg en Purmerweg met meer dan 5 meter verlaagd ten opzichte van de ligging in het vigerende bestemmingsplan. Op 12 december 2005 is daarom vrijstelling van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn aangevraagd. De vrijstelling is 22 mei 2006 verleend. Op 9 juni heeft een belanghebbende tegen dit besluit beroep ingesteld.
- *Ontheffing scheepvaartverordening insitutunnel platform, op- en overslag en nooduitgang*  
Op 3 oktober 2005 is een ontheffing aangevraagd voor het bouwen van de insitutunnel en de bijbehorende nooduitgangen in het Noordhollandsch Kanaal. Het ontwerpbesluit is 12 september 2006 gepubliceerd en ligt tot 24 oktober 2006 ter inzage.
- *Kapvergunning bomen Prins Hendrikplantsoen*  
Door het omleggen van het verkeer op de Prins Hendrikkade en de tijdelijke herinrichting van het gebied moeten de bomen op het Prins Hendrikplantsoen deels worden verplant en deels worden gekapt. Hiervoor is op 24 juli 2006 een kapvergunning



aangevraagd. De vergunning is 20 september verleend en ligt tot 1 november ter inzage.

- **Keurontheffing verbreding brug 303**

Door de verbreding van brug 303 wordt de primaire waterkering verplaatst en is ter plekke van de verbrede brug minder oppervlaktewater beschikbaar. Hiervoor is op 20 juni 2006 een keurontheffing aangevraagd bij het Hoogheemraadschap. De aanvraag is in procedure.

- **Verbreding Brug 303**

Op 24 februari 2006 is vergunning aangevraagd voor de herbouw van brug 303 in verbrede vorm. Deze brug is destijds gesloopt om de bouw en het afzinken van de caissons in het Open Havenfront mogelijk te maken. Aanvankelijk zou de brug in oorspronkelijke vorm worden teruggebouwd. Inmiddels zijn er plannen ontwikkeld voor de stadshartlus, waarin de brug de schakel vormt tussen het Damrak en de Prins Hendrikkade, waardoor de brug verbreed wordt teruggebouwd. De vergunning is 22 mei 2006 verleend. Hiertegen is 1 bezwaarschrift ingediend. De zitting van de bezwaarschriftencommissie was op 14 september 2006. Het wachten is op de uitspraak.

- **Bouwaanvraag kademuren 303**

Door de verbrede terugbouw van brug 303 moeten de kadewanden langs de Prins Hendrikkade en het Damrak worden gewijzigd, zodat deze vanaf brug 303 aansluiten op de bestaande kade. Op 1 maart 2006 is hiervoor een bouwvergunning aangevraagd. Deze is nog in procedure. Op 30 augustus 2006 is de vrijstelling van het bestemmingsplan ter visie gelegd.

- **Bouwaanvraag Boortunnels**

Op 15 februari 2006 is de bouwvergunning voor de geboorde tunnels van de Noord/Zuidlijn met drie nooddoorgangen en drie nooduitgangen, tussen het Damrak en Rai/Europaplein, aangevraagd. Er zijn drie zienswijzen ingediend, waarvan twee ongemotiveerd. De aanvraag is in behandeling. De provincie heeft op 10 augustus 2006 een verklaring van geen bezwaar afgegeven tegen het verlenen van de bouwvergunning. Ook de Commissie Tunnelveiligheid moet een oordeel uitspreken over de bouwvergunning. Dit oordeel wordt begin 2007 verwacht.

- **Bouwaanvraag compensating grouting Madam Tussauds**

Op 1 februari 2006 is een bouwvergunning aangevraagd voor het maken van een schacht om vandaar compenserende groutinjecties te kunnen uitvoeren bij Madam Tussaud's. Dit pand is gekwalificeerd als zettingsgevoelig pand waar compenserende groutinjecties nodig zijn om verplaatsingen van de bodem ten gevolge van het passeren van de tunnelboormachines te minimaliseren. De concept-vergunning lag tot 29 juni 2006 ter visie. Op 7 september 2006 heeft de provincie bericht geen bezwaar te hebben tegen het afgeven van de bouwvergunning.

- **Bouwaanvraag compensating grouting Bijenkorf**

Op 1 februari 2006 is een bouwvergunning aangevraagd voor het maken van een schacht om compenserende groutinjecties uit te kunnen voeren bij de Bijenkorf. Dit pand is gekwalificeerd als zettingsgevoelig pand waar compenserende groutinjecties nodig zijn om verplaatsingen van de bodem ten gevolge van het passeren van de tunnelboormachines te minimaliseren. De concept-vergunning lag tot 29 juni 2006 ter visie. Op 7 september 2006 heeft de provincie bericht geen bezwaar te hebben tegen het afgeven van de bouwvergunning.

- **Bouwaanvraag compensating grouting Randstadgebouw**

Op 23 mei 2006 is een bouwvergunning aangevraagd voor het maken van een schacht om compenserende groutinjecties uit te kunnen voeren bij het Randstadgebouw (Muntplein). Dit pand is gekwalificeerd als zettingsgevoelig pand waar compenserende groutinjecties nodig zijn om verplaatsingen van de bodem ten gevolge van het passeren van de tunnelboormachines te minimaliseren. De aanvraag is in behandeling.

- **Bouwvergunning station Vijzelgracht**

De Raad van State heeft op 9 februari 2005 de beslissing op bezwaar vernietigd omdat het college onvoldoende gemotiveerd zou zijn afgeweken van het negatieve advies van de welstandscommissie ten aanzien van het lifthuis. Het college van burgemeester en wethouders heeft met inachtneming van de uitspraak van de Raad van State op 29 november 2005 een nieuw besluit genomen. Tegen dit besluit is beroep bij de rechtbank aangegetekend. Een zittingsdatum is nog niet bekend.

- **Bouwvergunning station inrichting Ceintuurbaan**

De bouwvergunning is op 15 augustus 2003 verleend. Er zijn bezwaren ingediend. De bezwaarschriftencommissie is op 20 januari 2005 bijeengekomen. De commissie is verzocht te wachten met het uitbrengen van het advies tot de resultaten bekend zijn van nadere berekeningen over het rookgedrag in het station. De uitkomsten zijn onlangs aan het bevoegd gezag gestuurd. Aan de hand hiervan zullen bouwkundige aanpassingen worden uitgevoerd. De verwachting is dat het college november 2006 een beslissing op bezwaar neemt.

### 3 Onherroepelijke vergunningen

- **Grondwaterwet-vergunning onttrekking grondwater vanwege sloop viaduct IJdoornlaan**

Op 14 februari 2006 is vergunning aangevraagd voor het onttrekken en retourbemalen van grondwater ten behoeve van de sloop van viaduct IJdoornlaan. Aan de oostzijde van het viaduct worden palen getrokken, waartoe spanningsbemaling nodig is om de bouwput droog te houden. Voor het water afkomstig van de spanningsbemaling zal retourbemaling worden toegepast. De vergunning is 6 juli 2006 verleend en vanaf 26 augustus 2006 onherroepelijk.

- **Ontgrondingenvergunning verlaging Nieuwe Leeuwarderweg**

Voor de verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Johan van Hasseltweg en de Nieuwe Purmerweg moet grond worden afgegraven, naar verwachting 162.000 m<sup>3</sup>. Hiermee wordt een verlaging van meer dan 3 meter gerealiseerd. De vergunning is 13 juli 2006 verleend. Beroep was mogelijk tot 2 september 2006. De vergunning is nu onherroepelijk.

- **Verlenging wet verontreiniging oppervlaktewater-vergunning lozingen Voorplein CS en de De Ruyterkade**

Op 24 januari 2004 is ontheffing verleend voor het tijdelijk lozen van bemalingswater op de riolering van het Voorplein en de de Ruyterkade. De lozingen zijn nog niet afgerond. Op 16 januari 2006 is gevraagd de vergunning te verlengen. Dit is op 22 maart 2006 gebeurd en de vergunning is nu onherroepelijk.

- **Bouwaanvraag compensating grouting gebouw Industria**

Op 22 november 2005 is een bouwvergunning aangevraagd voor het maken van een schacht om

compenserende groutinjecties te kunnen uitvoeren bij gebouw Industria. Dit pand is gekwalificeerd als zettingsgevoelig pand waar compenserende groutinjecties nodig zijn om verplaatsingen van de bodem ten gevolge van het passeren van de tunnelboormachines te minimaliseren. De vergunning is 16 augustus 2006 verleend en is vanaf 27 september 2006 onherroepelijk.

- **Tijdelijke bouwvergunningen werkplatform Singelgracht**

Op 25 november 2002 is een bouwvergunning door Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) en Stadsdeel Amsterdam Centrum (SAC) verleend voor silo's tot 2,5 meter. Hiertegen zijn 3 bezwaren ingediend. De bouwvergunning in heroverweging is op 8 mei 2003 door het Stadsdeel Amsterdam Centrum (SAC) verleend en op 23 april 2003 door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB). Tegen de SAC-vergunning is beroep ingesteld. De vergunning die door DMB verleend is, was reeds onherroepelijk.

Op 15 mei 2006 heeft de rechtbank het beroep tegen de SAC-vergunning ongegrond verklaard. Tegen deze beslissing kon tot 26 juni 2006 hoger beroep worden ingesteld. Hiervan is geen gebruik gemaakt, waardoor de vergunning onherroepelijk is. Op 16 december 2002 is een tweede aanvraag ingediend voor hogere silo's. De bouwvergunning is op 8 mei 2003 verleend (zowel DMB als SAC). Hiertegen is bezwaar gemaakt.

Vervolgens is op 29 augustus 2003 een derde bouwvergunning bij Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) en Stadsdeel Amsterdam Centrum (SAC) aangevraagd waarbij aanpassingen aan de bouwkeet, een extra keet en silo's worden aangevraagd als aanvulling op de tweede aanvraag. Hiertegen zijn diverse zienswijzen ingediend.

Op 9 maart 2006 is de gecombineerde hoorzitting gehouden voor zowel de tweede als de derde aanvraag. Het bezwaar is op 1 juni 2006 niet

De diepwandsleuven op de Vijzelgracht worden volgestort met beton.





De tunneldelen die in juni uit het bouwdok Sixhaven werden gesleept liggen keurig netjes naast elkaar geparkeerd in de Suezhaven in het Westelijk Havengebied. Voorlopig blijven ze daar liggen. In de loop van 2009 zullen ze worden afgezonken in het IJ.

ontvankelijk verklaard en de zienswijzen zijn weerlegd. Hiertegen was beroep respectievelijk bezwaar mogelijk tot 13 juli 2006. Hiervan is geen gebruik gemaakt; hiermee zijn de vergunningen onherroepelijk.

- **Kap 1 boom Ceintuurbaan**  
Op 2 mei 2006 is vergunning aangevraagd voor de kap van 1 boom omgeving Ferdinand Bolstraat in verband met de aanleg van station Ceintuurbaan. De vergunning is sedert 5 juli 2006 onherroepelijk.
- **Verwijderen kunstwerk RAI**  
Op 8 mei 2006 is een sloopaanvraag ingediend voor het kunstwerk bij de RAI in verband met de aanleg van station Rai/Europaplein. De vergunning is 23 juni 2006 verleend en vanaf 4 augustus 2006 onherroepelijk.
- **Wijzigingsaanvraag Noord/Zuidlijn-tunnel A10 Zuid**  
Op 9 januari 2006 is vergunning verleend voor de bouw van de Noord/Zuidlijn-tunnel ter hoogte van de Europa-boulevard/A10-Zuid. Op 2 februari 2006 is een wijzigingsaanvraag ingediend. De betonnenbak-constructie van de tunnel wordt vervangen door damwanden en er wordt een ontlastconstructie toegepast ter hoogte van het Beatrixpark. De vergunning is 8 juni 2006 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 20 juli 2006. De vergunning is onherroepelijk.

#### **4 Tijdelijke vergunningen (art.17 WRO)**

- **Bouwaanvraag grondaanplempingen en kistdamwanden**  
Op 18 april 2006 is een bouwvergunning aangevraagd voor het hebben van grondaanplempingen en kistdamwanden in het Open Havenfront en het Damrak. Het betreft een verzoek om verlenging van de op 31 oktober 2001 afgegeven vergunning. De aanvraag is nog in procedure.
- **Afmeerlocatie Suezhaven**  
De tunnelementen voor de Noord/Zuidlijn die te zijner tijd in het IJ worden afgezonken zijn tijdelijk geparkeerd in de Suezhaven. Hiervoor is een tijdelijke bouwvergunning verleend op 15 augustus 2006. Bezwaar was mogelijk tot 26 september 2006. De vergunning is hiermee onherroepelijk.

# II Auto-onderdoorgang De Ruijterkade|Busstation CS

## 1 Doel

Deel 2 van het kwartaalverslag Noord/Zuidlijn heeft betrekking op het project Auto-onderdoorgang / Busstation (AO/BS) CS. Dit deel heeft tot doel het gemeentebestuur van Amsterdam, het Regionaal Orgaan Amsterdam en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te informeren over de voortgang van dit project. Hieronder wordt de voortgang van het project in de periode juli tot en met september 2006 beschreven.

## 2 De opdracht

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

37



De bouwplaats voor de autotunnel onder de De Ruijterkade achter het Centraal Station.

### 3 Voortgang

#### *Auto-onderdoorgang / Busstation*

Het hoofdbestek van project IJsei omvat de Auto-onderdoorgang, (de ruwbouw van) het Busstation, de Bruggen over de Ooster- en Westertoegang en een deel van het Waterprogramma (de lange steigers en waterpleinen). De uitvoering van het hoofdbestek is in september 2003 gestart.

In het derde kwartaal van 2006 heeft de hoofdaannemer de werkzaamheden aan de fundering van de kap aan de stationszijde afgerond. De aannemer heeft verder de werkzaamheden aan de zuidelijke tunnelbuis vervolgd. De damwanden voor de bouwkuipen zijn ingebracht, de grond is ontgraven en de heiwerkzaamheden voor de fundering van de inritten van de autotunnel zijn gestart. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het NS station voor de reizigers, zijn de corridors door het bouwterrein voorzien van tijdelijke hulpbruggen over de bouwkuip van de zuidelijke tunnelbuis.

De constructie van het waterplein Oost is gedeeltelijk gereed gekomen. Momenteel liggen de ontwikkelingen rondom het NACO-gebouw stil vanwege het overlijden van de opdrachtgever van het NACO-gebouw in nieuwe vorm. Er wordt gezocht naar een nieuwe ontwikkelaar.

Eind 2006 zal duidelijk worden op welke wijze verder gegaan wordt met het Functioneel Ontwerp voor de dynamisering van het busstation. Momenteel wordt nagegaan of er één dynamisch systeem ontwikkeld kan worden voor alle te dynamiseren Amsterdamse busstations. Mogelijk wordt het Programma van Eisen en/of het concept Functioneel Ontwerp van INDY uitgebreid, zodat deze stukken als basis kunnen dienen voor de dynamisering van de Amsterdamse busstations. Hiervoor wordt op dit moment een plan van aanpak geschreven, dat zal worden afgestemd met het ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam).



Het plaatsen van de hulpbruggen over de bouwkuip voor de westelijke reizigerscorridor.



Het aanbrengen van de stempels in de bouwkuip voor de zuidelijke tunnelbak.

In juni 2006 is duidelijk geworden dat het busstation aan de IJzijde eind 2008 gedeeltelijk in gebruik kan worden genomen (met zes halteplaatsen voor streekbussen op het westelijk deel van het busplatform, één brug over de bouwkuip van de Noord/Zuidlijn en op het oostelijk busplatform een bufferplaats). Of deze datum uiteindelijk wordt gehaald is wel afhankelijk van de vertraging bij de Noord/Zuidlijn. In het volgende kwartaal worden de plannen van beide projecten bekend; dan zal er over de ingebruikname van het tijdelijk busstation duidelijkheid ontstaan. Ook wordt de komende tijd gewerkt aan een plan voor de inrichting van het tijdelijk busstation.

Er is een dynamisch verkeersmodel gemaakt voor de Zuidelijke IJ-oever (het Stationeiland en omgeving) voor de jaren 2005, 2008 en 2012, waarmee ook het functioneren van het toekomstige busstation wordt gesimuleerd. De resultaten van het onderzoek naar de situatie in het jaar 2012 zijn nog niet verkregen, omdat de Centrale Verkeerscommissie in het derde kwartaal nog een uitspraak diende te doen over de plannen voor de voorzijde van het Stationeiland. Verwacht wordt nu dat de simulatie van het jaar 2012 in het vierde kwartaal van 2006 kan plaatsvinden.

#### **Kap**

De aannemer van de kap, de combinatie Strukton – Hollandia, is in het derde kwartaal gestart met de voorbereidingen voor de bouw van de overkapping. Met de bouw van de kap zal worden gestart in 2008, vooruitlopend vindt de fabricage plaats.

#### **Risicoanalyse**

Het periodiek uitvoeren van risicoanalyses heeft tot doel het risicoregister te actualiseren op basis van inzicht, beeldvorming en ervaringen van de projectorganisatie en zijn adviseurs. Daarbij worden risico's geïventariseerd en worden de kans van optreden, alsmede de financiële - en planningsconsequenties bepaald. Op basis van de gekwantificeerde risico's is binnen de gemeentelijke middelen een risicoreservering aangehouden ter dekking van de mogelijke risico's. Tevens zijn beheersmaatregelen bepaald. In september 2006 is er een actualisatie van het risicoprofiel gehouden. De resultaten van deze actualisatie worden geanalyseerd en in het vierde kwartaal aan het Amsterdamse bestuur voorgelegd. De resultaten zullen in de volgende rapportage worden gepresenteerd.

## 4 Scope

Ten opzichte van het vorige kwartaal hebben er geen scopewijzigingen plaatsgevonden.

## 5 Financiën

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

Project IJssel (totaal)	Bedragen	Deelproject AOBS	Bedragen
Budget	204,04	Budget	130,19
Verplichten		Verplichten	
Uitvoeringskosten	88,40	Uitvoeringskosten	55,18
Bijkomende kosten	0,39	Bijkomende kosten	0,27
VAT	23,43	VAT	14,20
Restant budget	91,82	Restant budget	60,54

Bedragen x 1000.000 in p.p.2006

Hieronder wordt de dekking van het deelproject AOBS weergegeven.

Dekking	Bedragen
Gemeente Amsterdam	92,75
Rijkssubsidie	37,43
Totaal	130,19

Het Rijk draagt aan het deelproject AOBS € 37,43 miljoen excl. BTW bij, dit is opgenomen in de beschikking Noord/Zuidlijn. De bijdrage is geïndexeerd tot prijspeil 2006 met het indexeringspercentage 0,66%.

Het gemeentelijk aandeel bedraagt € 92,75 miljoen excl. BTW, hiervoor is binnen de Gemeentebegroting dekking gevonden. De dekking van de eigen bijdrage is geïndexeerd tot prijspeil 2006. Jaarlijks wordt via de begroting een bedrag gereserveerd voor deze loon- en prijspeilstijgingen. De Gemeenteraad is in december 2002 akkoord gegaan met de eigen bijdrage en heeft ingestemd met de uitvoering van het project.

De rijkssubsidie wordt gedeclareerd in vooraf afgesproken mijlpalen. In de volgende paragraaf staan de data van de mijlpalen vermeld. In 2005 zijn vijf mijlpalen verstreken en gedeclareerd. In 2006 is één mijlpaal voorzien. Deze mijlpaal, Ba 6 "Fundering en bouwkuip tunnel zuid gereed", was gepland in het derde kwartaal van 2006. De vorige rapportage is gemeld dat deze mogelijk verschuift naar 2007. De oorzaak houdt verband met enige vertraging bij de aannemer, wat technische complicaties en vertraging bij omgevingsprojecten. Naar de huidige verwachting is eind november de bouwkuip gereed om met betonwerk te starten. Dat betekent dat deze mijlpaal naar verwachting in het vierde kwartaal van 2006 kan worden gedeclareerd.

## 6 Planning

Begin 2006 is gestart met de fundering van de kap en de bouw van de zuidelijke autotunnel die onder de voormalige De Ruijterkade komt te liggen. Bij de werkzaamheden, die hebben plaats gevonden na omzetting van het verkeer naar de kistdam, heeft de aannemer tegenslagen gehad en inmiddels veertien weken vertraging opgelopen. De aannemer kan deze vertraging inhalen bij de komende werkzaamheden aan de bouw van de zuidelijke tunnelbuis.

De einddatum van project IJsei zal waarschijnlijk niet worden gehaald doordat de Noord/Zuidlijn vertraagt naar 2013. De beide projecten zijn namelijk onlosmakelijk verbonden (meer specifiek de zinksleuf bij de De Ruijterkade achter CS). Dit heeft als gevolg dat elke vertraging van de Noord/Zuidlijn direct tot een vertraging van project IJsei leidt. Van een ont koppeling van beide projecten is afgezien vanwege te hoge kosten en teveel onzekerheid voor de Noord/Zuidlijn. Naar ont koppeling op onderdelen wordt onderzoek gedaan.

De precieze gevolgen van deze vertraging voor Project IJsei worden in kaart gebracht, zodra de nieuwe planning van de Noord/Zuidlijn bekend is. De nieuwe planning van IJsei wordt in het vierde kwartaal opgesteld.

## Werkplanning

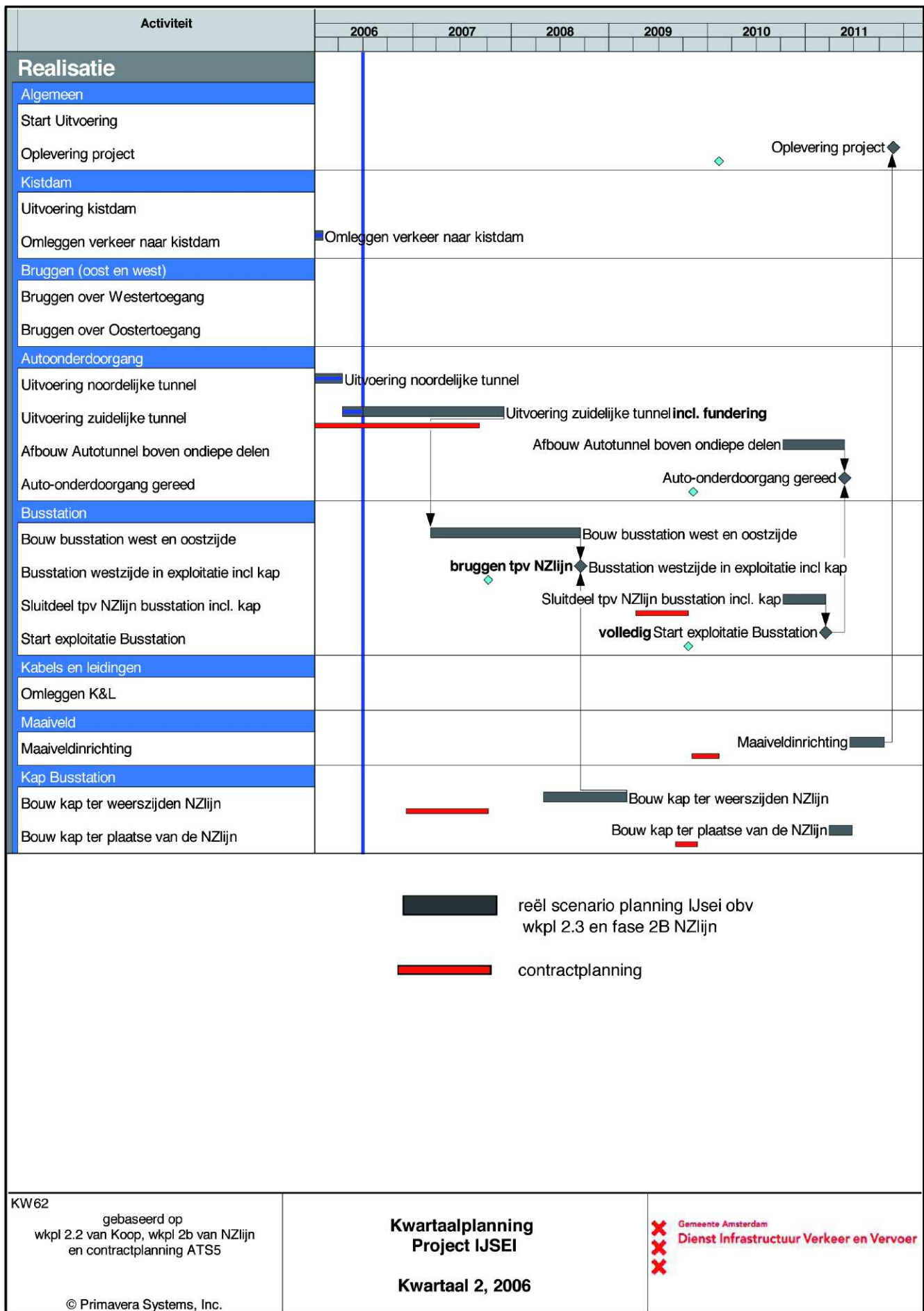
De aannemer heeft begin dit jaar een werkplanning ingediend voor de periode t/m april 2007. Hierbij is er rekening gehouden met het nu meest reële scenario van de planning van de Noord/Zuidlijn op het Stationseiland die op dit moment beschikbaar is, de fase 2B planning. Over de periode na april 2007 is er onzekerheid over de Noord/Zuidlijn planning, vandaar dat de mijlpalen van de Ba6 t/m Ba7 een goede inschatting zijn op basis van de fase 2b planning van de Noord/Zuidlijn. Hieruit blijkt dat de werkzaamheden van Koop na bouw tijdelijk busstation (2008) bijna twee jaar komen stil te liggen. De aannemer is bezig met een nieuwe werkplanning voor de periode t/m ingebruikname tijdelijk busstation, die waarschijnlijk zal eindigen eind 2008. Deze planning zal als uitgangspunt gaan dienen voor de komende werkzaamheden.

41

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning	Planning op basis van fase 2B
Ba1	Kistdam west van de pont ruwbouw gereed	1 maart 2001	30 september 2005	
Ba2	Kistdam over lengte Auto-onderdoorgang (tunnel) gereed	1 maart 2002	30 september 2005	
Ba3	K&L door kistdam plus omleiding voor langzaam verkeer gereed	1 januari 2003	30 december 2005	
Ba4	Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed	1 januari 2004	30 september 2005	
Ba5	Tunnel noord ruwbouw gereed ex nzl deel	1 januari 2005	30 december 2005	
Ba6	Fundering en bouwkuip tunnel zuid gereed	1 maart 2005	3 <sup>e</sup> kwartaal 2006	4 <sup>e</sup> helft 2006
Ba7	Tunnel zuid ruwbouw gereed ex nzl deel	1 februari 2006	2 <sup>e</sup> kwartaal 2007	2 <sup>e</sup> helft 2007
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	3 <sup>e</sup> kwartaal 2007	2 <sup>e</sup> helft 2008
Ba9	Busstation en toeritten in gebruik genomen **	1 maart 2007	4 <sup>e</sup> kwartaal 2007	2 <sup>e</sup> helft 2008

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

\*\* Dit betreft de eerste fase van de ingebruikname van het busplatform





**Kwartaalverslag 50 is een uitgave van  
de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer,  
Projectbureau Noord/Zuidlijn**

Postbus 95089  
1090 HB Amsterdam  
[www.noordzuidlijn.amsterdam.nl](http://www.noordzuidlijn.amsterdam.nl)

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

dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer  
Amsterdam, november 2006

***Beeld***

Gé Dubbelman / Hollandse Hoogte  
Tom van der Leij  
Thomas Schlijper / Hollandse Hoogte  
RoVorm / DeBeeldbank.com  
Adviesbureau Noord/Zuidlijn  
Trazar 3D Visualisatie  
Projectbureau Noord/Zuidlijn  
DAV Digital  
AVRO  
Baukje Spaltro  
Doriann Kransberg

***Opmaak***

CO3, Amsterdam

***Druk***

Huig digitale producties