



Noord|Zuidlijn

Kwartaalverslag

Gemeente Amsterdam

Inclusief
auto-onderdoorgang
en busstation CS

3e kwartaal 2005



Noord|Zuidlijn inclusief Auto-onderdoorgang en Busstation CS

Verslag nr. 46
3e kwartaal 2005

Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Coverfoto:

De vloer van het bouwdok naast de Sixhaven wordt onder water gemaakt.
Af en toe daalt een duiker af om te kijken of alles goed gaat.

Inhoudsopgave

I	Noord/Zuidlijn	Bladzijde
1	Inleiding	3
1.1	Doel	3
1.2	Belangrijkste onderwerpen	4
2	Inhoud/Kwaliteit	5
2.1	Ontwikkeling ontwerp	5
2.2	Werk in uitvoering	7
2.3	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	13
3	Tijd	14
3.1	Referentieplanning	14
3.2	Inzichten per tweede kwartaal 2005	14
3.3	Bestuurlijke besluitvorming	15
4	Financiën	16
4.1	Verplichtingen, betalingen en subsidies	16
4.2	Budgetcijfers	17
4.3	Financiële prognose tot 2012	17
4.4	Mijlpalen	17
4.5	Omzetbelasting	17
4.6	Prijscompensatie	18
4.7	Verzekeringen	18
5	Informatie	19
5.1	Communicatie en Projectbegeleiding	19
5.2	Kunst en Cultuur	19
5.3	Leefbaarheidsmaatregelen	20
5.4	In de pers	20
5.5	Informatiecentrum	20
5.6	Communicatiemiddelen en -activiteiten	21
5.7	Stations	21
6	Vooruitblik naar het volgende kwartaal	22
	Bijlagen	23
II	Auto-onderdoorgang en busstation CS	
1	Doel	31
2	De opdracht	31
3	Voortgang	31
4	Scope	32
5	Financiën	32
6	Planning	32
7	Stand van zaken vergunningen	33

I 1

Noord|Zuidlijn Inleiding

1.1 Doel

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

De kwartaalrapportage biedt daarnaast projectinformatie aan de gemeentelijke diensten, bedrijven, stadsdelen en projectorganisaties, die betrokken zijn bij de ontwikkeling en aanleg van de Noord/Zuidlijn. Dit betreft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, de Dienst Ruimtelijke Ordening, de Bestuursdienst Amsterdam (de 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 van het project Noord/Zuidlijn die de gemeente Amsterdam indient. De declaraties geschieden op basis van de mijlpalenmethodiek. Deze methodiek maakt onderdeel uit van de lumpsumbeschikking, die is afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 december 1999 onder nummer DGP/VI/U99.04694 voor de Noord/Zuidlijn, de auto-onderdoorgang De Ruijterkade en het busstation CS. Aanvullend hierop heeft de minister op 27 mei 2003 een subsidiebeschikking afgegeven voor de passage onder het station Amsterdam CS, onder nummer DGP/SPO/03/01445.

Dit verslag beschrijft de maanden juli, augustus en september 2005.

De diepwanden van station Rokin zijn klaar. Hoofduitvoerder Klaus Leuffen van aannemer Max Bögl noteert het met zichtbare tevredenheid.



1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het derde kwartaal van 2005 waren:

- In augustus 2005 is het laatste diepwandpaneel aan de westzijde van het station Rokin gestort. Met dit laatste paneel zijn de wanden van het station gesloten. Na station Ceintuurbaan is nu ook voor station Rokin deze belangrijke mijlpaal bereikt. Evenals in de Ferdinand Bolstraat werden ook op het Rokin de werkzaamheden zonder schade aan de bebouwing uitgevoerd. In totaal werden voor station Rokin 115 panelen gemaakt, waarvan 12 van 20 meter diep en 103 van 40 meter diep. Alle panelen naast elkaar geplaatst overspannen een afstand van 500 meter. In totaal is 21.000 m³ beton en 4 miljoen kg wapeningsstaal gebruikt.
- De eerste fase van de bouw van het startschacht-caisson is klaar. Eind september begon de aannemer met het afzinken van deze betonnen "doos". Tegelijkertijd startte ook de afdeling Archeologie haar onderzoek. Dit onderzoek op deze plek in het natte Damrak naast het Victoria Hotel is archeologisch gezien een buitenkans. Normaal gesproken zijn de rivierbeddingen van de voormalige Amstel in de Amsterdamse binnenstad niet toegankelijk voor archeologisch onderzoek.
- In het derde kwartaal werden de Tunnel Noordhollandsch Kanaal (contract 1.4) en de tweede fase van de verkeersmaatregelen rond station Europaplein (contract 8.1) aanbesteed. Het werk kon ruim binnen het budget worden opgedragen.



Het startschacht-caisson was gedurende de zomermaanden een markante verschijning op het Damrak. Van 8 augustus tot 26 september werden voorbijgangers verrast met de projectie van tekeningen op de wand van het caisson. Dit kunstproject droeg de naam GroenLicht/GreenLight. Op de foto is de tekening van Roland Sohier te zien.

2 Inhoud/kwaliteit

2.1 Ontwikkeling ontwerp

Noord

Nieuwe Leeuwarderweg

In het derde kwartaal werd een begin gemaakt met de bestekken voor de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg, de 2e fase wegverleggingen noord, en de 2e fase wegverleggingen zuid.

De studie naar de relatie tussen geluidsreducerend asfalt en de hoogte van de geluidsschermen is gereed. Daarnaast werden er geluidskaarten gemaakt om de te verwachten toename van het geluid als gevolg van de werkzaamheden in kaart te brengen. De kaarten wezen uit dat op een aantal plaatsen het geluid fors zal toenemen. Overleg met de bewoners, alsook met de vele scholen langs het tracé is gestart over de maatregelen die nodig zijn om de overlast zo veel mogelijk tegen te gaan.

De verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg maakt het mogelijk het Volewijkspark en het Florapark samen te voegen. Essentieel in dit plan zijn de nieuwe bruggen die het stadsdeel wil aanleggen over de - verlaagde - Nieuwe Leeuwarderweg. Op korte termijn valt de mogelijkheid om de Nieuwe Leeuwarderweg over te steken helaas weg omdat de bestaande tunnel Waddendijk in november gaat verdwijnen. Voor de bewoners van de Buikslotermeerdijk is dit uitermate vervelend. Daarom zoekt het stadsdeel naar versnelling van de bouw van de nieuwe bruggen.

De tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal werd aanbesteed.

Station Johan van Hasseltweg

Het station Johan van Hasseltweg moet goed bereikbaar zijn voor fietsers en voetgangers. Daarom zal het stadsdeel een voetgangers/fietsbrug aanleggen over



De verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg maakt het mogelijk het Volewijkspark en het Florapark samen te voegen. Voor dit nieuwe Noorderpark heeft West 8 Urban design & landscape architecture een ontwerp gemaakt. Twee bruggen voor fietsers en voetgangers over het Noordhollandsch Kanaal verbinden straks de twee parken. Een dek over de verlaagde Nieuwe Leeuwarderweg smeedt de twee delen van het Volewijkspark aaneen. Het nieuwe park wordt uitstekend bereikbaar vanaf het toekomstige metrostation Johan van Hasseltweg.

het Noordhollandsch Kanaal. In het derde kwartaal begon het overleg met alle betrokkenen om de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen.

Zuid

Onderdoorgang A10

Het ontwerp voor de passage van de Ring A10 is klaar. De aanbesteding vindt plaats in oktober 2005.

Station Zuid/WTC

De gemeenteraad nam op 13 juli een besluit over de zuidelijke beeindiging van de Noord/Zuidlijn. Er komt een tijdelijk eindpunt op station Zuid/WTC. Zodra dat mogelijk is wordt de lijn verlengd naar Amstelveen. Lijn 51 en tramlijn 5 blijven voorlopig het vervoer van en naar Amstelveen verzorgen. Lijn 5 wordt daarvoor omgelegd.

Om het tijdelijk eindpunt op Zuid/WTC voor te bereiden werd in het derde kwartaal een Programma van Eisen opgesteld. Daarna volgt de fase van het Voorlopig Ontwerp (VO). Station Zuid/WTC wordt zodanig vormgegeven dat gekeerd kan worden via een kopspoor. De werkplaats en de wasinstallaties zullen vanaf de sporen van de Noord/Zuidlijn bereikbaar zijn.

Bovenbouw en baan

Bovenbouw

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

Het Gemeentevervoerbedrijf en de afdeling Beheer van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer begonnen in

het derde kwartaal met de inhoudelijke beoordeling van deze ontwerpen.

Baan

De resultaten van het trillingsonderzoek en het voorlopig ontwerp van de rijvloer worden aan elkaar getoetst. De bedoeling is uiteindelijk een keuze te maken voor het definitieve ontwerp van de rijvloer. Het onderzoek naar de kosten van de diverse massa-veersystemen die nodig zijn voor de rijvloer in de tunnel duurde ook in het derde kwartaal voort.

Een massa-veersysteem is nodig om zo weinig mogelijk trillings- en geluidshinder te veroorzaken. De mogelijkheid de aanleg van dit systeem tegelijk uit te voeren met het bouwen van de geboorde tunnel wordt eveneens onderzocht.

Voor de beweegbare noodwaterkering in de tunnel van de Oostlijn wordt een Definitief Ontwerp (DO) gemaakt.

Exploitatie

Er werd dit kwartaal gewerkt aan de formulering van de functionele en technische eisen voor het materieel. Een interessante mogelijkheid is om in het contract Transporttechniek naast de bouw ook het beheer en onderhoud ervan op te nemen. Holland Railconsult is gevraagd dit te onderzoeken. Het onderzoek wees uit dat wellicht bij de liften, de roltrappen, de installaties en de beveiliging voordeel gehaald kan worden uit het combineren van bouwen en onderhouden. Voor het overige beveelt het onderzoek aan de regie niet te laten verstoren door beheer- en onderhoudsclausules. Inpassing in de operationele planning is nogal complex



Station Zuid/WTC wordt het tijdelijke eindpunt van de Noord/Zuidlijn. Zodra dat mogelijk is wordt de lijn verlengd naar Amstelveen.



Voor een betere doorstroming van het verkeer moest een extra opstelstrook gemaakt worden bij de stoplichten op het Meeuwenei-viaduct.

7

waardoor wellicht meer problemen ontstaan dan worden opgelost. In het vierde kwartaal zal een beslissing over de aanbestedingsstrategie worden genomen.

2.2 Werk in uitvoering

Noord

Tot eind 2009 vinden werkzaamheden plaats op de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Ring A10 en de IJ-tunnel (S116). Het verkeer moet rekening houden met verkeershinder en krijgt het advies alternatieve routes te kiezen. Om de grootste drukte in de spits op te vangen werd begin september een wisselstrook in gebruik genomen. De wisselstrook is doordeweeks tussen 07.00 uur en 10.00 uur beschikbaar voor de richting stad-in en tussen 15.00 uur en 19.00 uur voor de richting stad-uit. Op de eerste week na was er nauwelijks sprake van filevorming. Er werden protocollen voor de verkeersleiding opgesteld en de bediening van de installaties van de IJ-tunnel werd aangepast. Voorlopig wordt met tijdelijke voorzieningen gewerkt. In november zal de bediening geheel automatisch zijn.

NUON voerde een grote boring uit onder de tunnel Sixhaven en het Noordhollandsch Kanaal. Dit was nodig vanwege het verleggen van kabels en leidingen.

De aannemers voor stations Buikslotermeerplein en Johan van Hasseltweg begonnen met hun werkzaamheden.



Het bouwdok bij de Sixhaven is gefundeerd op 1080 heipalen. De machine die deze klus heeft geklaard kan weer terug naar huis. Met dank voor de bewezen diensten.

8

Stationseiland

Zinktunnel IJ / Bouwdok Sixhaven

De noordelijke helft van het bouwdok werd voltooid. De vloermoten van het eerste zinkelement werden gestort. Van de zuidelijke helft van het bouwdok is het noordelijk deel gereed en drooggezet. Dit kwartaal is er bij de Sixhaven drie keer gewerkt buiten de reguliere werktijd.

Metrostation CS

Het aanbrengen van de jetgroutkolommen in de zgn. sandwichwanden onder het stationsgebouw vorderde in het derde kwartaal goed. Inmiddels zijn aan de zuidwestzijde van het stationsgebouw de twee kolomrijen aan de buitenkant gereed en werd een begin gemaakt met het aanbrengen van de zgn. vulkolommen. Aan de zuidoostzijde is een van de buitenrijen gereed.

Microtunneling

Het maken van de buispalenwand onder de sporen van het Centraal Station gebeurt met behulp van een geheel nieuwe techniek, de zogenoemde microtunneling-techniek.

Deze techniek is nog nooit eerder toegepast. In de praktijk betekent dit soms dat de techniek op sommige onderdelen anders uitpakt dan was voorzien.

Na het op diepte brengen van de eerste stalen buispaal (een proefpaal om het systeem in de praktijk te testen) is bij het omhoog trekken de boorkop onder in de buis op ca. 60 m diepte vast komen te zitten. Uit duikerinspecties bleek dat zich boven op de boorkop een laag zand bevond van ca. 1 meter dikte. De meetgegevens zijn verzameld en geanalyseerd, en vastgesteld is dat door een drukverschil tussen de steunvloeistof buiten de buis en de waterkolom in de buis een stroming op gang is gekomen die zand heeft meegevoerd. De aannemer slaagde er niet in de boorkop naar boven te halen. Hij heeft verdere pogingen hiertoe voorlopig gestaakt. Op basis van de opgedane ervaringen, de onderzoeksgegevens en de daarop gebaseerde analyses worden de andere boorkoppen aangepast. De eerstvolgende buispaal zal in het volgende kwartaal op diepte worden gebracht. Omdat het aanbrengen van deze buispalen niet op het kritieke pad ligt hebben deze ontwikkelingen geen consequenties voor de planning.

De Ruijterkade

De werkzaamheden in het natte gedeelte van het werkterrein aan de De Ruijterkade (twee stukken kistdam, een hulpbrug en een bouwkuip) werden voltooid. Het werkterrein is tijdelijk overgedragen aan project IJsei om kabels en leidingen te verleggen en de kistdam en hulpbrug geschikt te maken voor verkeer. Begin 2006 gaat



Een blik achter de bouwhekken in de centrale hal van het station. Bouwvakkers werken aan een nieuwe fundering onder het stationsgebouw.

het verkeer over de kistdam rijden, zodat de werkzaamheden voor de tunnel onder de De Ruijterkade zelf kunnen starten.

Planning Centraal Station

Al enige tijd zijn de betrokken aannemers en de gemeente in gesprek over de aanpak van het werk onder het Centraal Station. De bedoeling is te komen tot een pakket aan maatregelen om de opgelopen achterstanden weer in te lopen. De gesprekken vinden plaats onder leiding van twee externe bemiddelaars.

Een kans voor versnelling van het werk ontstaat als tijdelijk de middentunnel onder het Centraal Station kan worden versmald. Het grote voordeel hiervan is dat het bouwterrein kan worden vergroot waardoor de aannemer meer ruimte heeft en dus efficiënter en sneller kan werken. Momenteel wordt intensief overleg gevoerd met betrokken partijen (o.a. NS en ProRail) of en hoe deze aanpassing gerealiseerd kan worden. Een versnelling van het werk onder de middentunnel heeft ook gevolgen voor de andere werkzaamheden op het Centraal Station.

De oorspronkelijke planning ging ervan uit dat de diepwanden van de verdeelhal voor de gevel van het station en de zinksleuf onder het Centraal Station tegelijkertijd

klaar zijn. Bij een versnelling van het werk onder de middentunnel zal de zinksleuf echter sneller klaar zijn en is een wijziging in de afzinkmethode van het tunneldeel onder het Centraal Station gewenst. Een andere afzinkmethode betekent dat de bouw van dit tunneldeel in het bouwdoek Sixhaven later kan gebeuren. Het uitwerken van deze methode kost tijd en daarom is besloten de bouwvolgorde van de zinkelementen in het bouwdoek Sixhaven om te draaien: eerst worden nu de IJ-elementen gebouwd, daarna het (aangepaste) Centraal Station-element.

Alle werkzaamheden werden verricht binnen het station en hadden weinig tot geen gevolgen voor de omgeving. Met de dienst Milieu en Bouwtoezicht is afgesproken dat werken op zaterdag en na 19.00 uur op werkdagen is toegestaan zonder dat daarvoor een ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Het moet dan wel gaan om geluidsarme werkzaamheden.

Caissons Damrak en Open Havenfront

De eerste fase van de bouw van het startschacht-caisson is gereed. Aan het einde van het derde kwartaal is gestart met het afzinken van deze betonnen 'doos'. Tegelijkertijd startte ook het archeologisch onderzoek in de bodem onder het caisson.

Op de zandaanplemping naast de middentoegangsbrug



Het spelonk onder het caisson op het Damrak. Een krachtige waterstraal woelt het zand los. De modder wordt weggepompt en afgevoerd. Door de ruimte die hierdoor ontstaat kan het caisson een klein stukje zakken. Ongeveer een halve meter per dag.



Als de bouwvakkers zijn vertrokken nemen de stadsarcheologen het werk over. Minutieus onderzoeken zij de bodem op overblijfselen uit het verleden.

10

is de aannemer gestart met de bouw van het meest noordelijke caisson (caisson 3). Dit betonnen afzink-element zal naar verwachting begin 2006 gereed zijn.

Diepe stations

Rokin

In augustus 2005 is het laatste diepwandpaneel aan de westzijde van het station Rokin gestort. Met dit laatste paneel zijn de wanden van het station gesloten. Na station Ceintuurbaan is nu ook voor station Rokin deze mijlpaal bereikt. In totaal werden voor station Rokin 115 panelen gemaakt, waarvan 12 van 20 meter diep en 103 van 40 meter diep. Alle panelen naast elkaar geplaatst overspannen een afstand van 500 meter. In totaal is 21.000 m³ beton en 4 miljoen kg wapeningsstaal gebruikt.

De waterwerende laag softgel die in juni-juli 2005 is aangebracht onder de noordelijke verdeelhal werd door middel van een pompbeurt gecontroleerd en goed bevonden. Deze waterwerende laag moet voorkomen dat tijdens het ontgraven van de noordelijke verdeelhal de waterstand in de omgeving wordt beïnvloed. Het aanbrengen van het diepe stempel aan de oostzijde is in augustus 2005 gestart. Parallel daaraan is gestart met het aanbrengen van damwanden voor de noordelijke en zuidelijke verdeelhal.

In het derde kwartaal werd de werktijd zeven keer overschreden. In de periode van 12 tot 15 september had dat te maken met het aanbrengen van peilbuizen onder voet- en fietspad. Bewoners en ondernemers zijn geïnformeerd. De dienst Milieu en Bouwtoezicht was op de hoogte van de werkzaamheden.

Vijzelgracht

Het werk aan de oostzijde van het station vorderde goed. Op 17 juli 2005 werd de laatste kolom van het diepe stempel gemaakt. Daarmee kwam een einde aan de jetgroutfase aan de oostzijde van het station. Parallel daaraan werd doorgewerkt aan Brug 86 (de brug tussen het Weteringcircuit en de Heinekenbrouwerij) en de verdeelhal zuid. Deze werkzaamheden werden in het derde kwartaal afgerond.

Het dak aan de oostzijde werd voor de helft voltooid. Naar verwachting is het dak medio november 2005 gereed. Dit is tevens het einde van het werk aan het station aan de oostzijde. Begin 2006 wordt het werkterrein verplaatst naar de westkant van de Vijzelgracht.

Ceintuurbaan

Na het gereed komen van de diepwanden werd het verhoogde werkterrein verlaagd naar straatniveau. Hierbij werden de hellingbanen ten behoeve van de zijstraten verwijderd. De voetgangers op de Ferdinand



De graafmachine voltooit het 115e en laatste diepwandpaneel op het Rokin. Nadat eerder al in mei de diepwanden van station Ceintuurbaan werden voltooid is nu ook voor station Rokin deze belangrijke mijlpaal bereikt.

11

Bolstraat kunnen nu weer, zoals in de oorspronkelijke situatie, op het voetpad in rechte lijn de zijstraten oversteken. In juli 2005 startte de jetgroutfase. Inmiddels is het werk in het meest noordelijke blok gereed. Naar verwachting duurt het jetgrouten tot januari 2006.

In totaal werd in dit kwartaal vier keer langer door-
gewerkt. Dat had te maken met een defect aan

materieel en het aanleveren van een grote kraan per speciaal transport.

Zuid

De aanbesteding van station Europaplein had een gunstig resultaat. Ook bij de aanbesteding van het werk om de rotonde om te bouwen tot kruising werd een positief resultaat genoteerd.



Een prachtig samenspel van licht en schaduw op de wand van de toegangshal van station Vijzelgracht.



Het verhoogde werkterrein in de Ferdinand Bolstraat kan weer terug naar het straatniveau. Een schaarmachine knipt de laatste restanten beton aan gruzelementen.

12

Bouwvakkers ruimen de rommel op. Kabels en leidingen zijn verlegd op de Europaboulevard.



De geluidskaarten voor het werk rond de Europaboulevard werden besproken met de dienst Milieu en Bouwtoezicht. Deze kaarten geven inzicht in de hoeveelheid geluid op de omringende gevels bij bepaalde werkzaamheden. Verwacht wordt dat de dienst akkoord zal gaan met de inspanningen die geleverd zijn om het geluid te reduceren.

De International Broadcasting Conference beurs (IBC) vond in september plaats in de RAI. Ondanks de werkzaamheden op het Europaplein vond de beurs ongestoord plaats. Mede hierdoor besloot IBC ook de komende jaren de beurs in Amsterdam RAI te organiseren.

De aanpassing van parkeergarage RAI startte om later de bouw van het metrostation Europaplein mogelijk te maken.

Om de verkeersoverlast te beperken werd er van 29 augustus tot 1 september 's nachts gewerkt aan de rotonde Europaplein. Voor het werk was door het stadsdeel een ontheffing verleend. De omwonenden werden tijdsgeinformeerd.

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 2005

Naar aanleiding van de planningsinzichten aan het eind van 2004 werd in de referentieplanning 2005 december 2011 opgenomen als opleverdatum voor het project. Het contract CS is tijdskritiek en daarmee bepalend voor de planning.

Bij de referentieplanning werd vermeld dat het contract CS een risico op verdere vertraging kent van zeven maanden. Als dit risico zich zou voordoen, zou de opleverdatum van de Noord/Zuidlijn verschuiven naar juli 2012.

In de referentieplanning van 2005 werd ook melding gemaakt van een verwachte vertraging van ongeveer 47 weken bij de stations in de binnenstad. Daarmee zou de eindoplevering van de Noord/Zuidlijn naar het derde kwartaal van 2012 opschuiven. Er bleek echter ook een mogelijkheid om deze vertraging te compenseren

door planningsversnellende maatregelen. Door deze besparingen blijft de vertraging zodanig beperkt dat de drie diepe stations de opleverdatum in december 2011 zullen halen.

3.2 Inzichten per derde kwartaal 2005

De belangrijkste inzichten per derde kwartaal 2005 zijn:

- **Contract 3.1/3.2 Centraal Station: planningsopdruk**
Nu de onderhandelingen over een nieuwe contractplanning voor het contract CS vorderen, wordt duidelijk dat de voorziene oplevering van dit contract zal vertragen ten opzichte van de uitgangspunten in de referentieplanning. Het in de referentieplanning genoemde risico zal dus geheel of gedeeltelijk realiteit worden. In het derde kwartaal is vooruitgang



geboekt bij het beoordelen van de inzichten van de vertraging, maar voldoende zekerheid om een nieuwe prognose vast te stellen, is er pas in het vierde kwartaal.

- **Contract 5.2/7.2 Diepe stations binnenstad: planningsopdruk**
Onderzoek heeft aangetoond dat de planningsversnellende maatregelen om de vertraging van 47 weken te compenseren, realiseerbaar zijn, zij het met minder effect dan in de referentieplanning aangenomen.
De stations in de binnenstad zullen daardoor iets vertragen ten opzichte van de referentieplanning. Het werk aan de diepe stations tot aan het moment dat de tunnelboormachines kunnen aanlanden gaat langzamer dan gepland, maar daar staat tegenover dat deze vertraging grotendeels kan worden opgevangen door het deels gelijk schakelen van de contracten boortunnels, diepe stations en transporttechniek. Voorlopig zijn de drie diepe stations dan ook niet tijdskritiek.

Een scherper beeld van de planning op het Centraal Station en in de binnenstad ontstaat eind 2005 als de onderhandelingen met de verschillende aannemers in een volgende fase zijn beland. Per 1 januari 2006 wordt een nieuwe referentieplanning vastgesteld. Deze zal gebaseerd zijn op een integrale digitale planning, opgezet in het planningsprogramma Primavera. Deze zogenoemde backboneplanning maakt een betere onderbouwing mogelijk van kritieke tijdrelaties en de geraamde einddatum van het project. Daarnaast zijn varianten, alternatieven en tijdbesparingsmaatregelen beter te onderbouwen.

3.3 Bestuurlijke besluitvorming

Tweede herziening Bestemmingsplan

In de tweede herziening van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn is het beschermend karakter van het plan expliciet vastgelegd. Op 13 oktober 2004 heeft de gemeenteraad de tweede herziening vastgesteld. Op 26 april 2005 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hieraan goedkeuring verleend. Op 31 mei 2005 is beroep ingesteld tegen dit besluit bij de Raad van State. De Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 12 september 2005 het verzoek om voorlopige voorziening afgewezen.

4 Financiën

4.1 Budgetcijfers

Het budget is in het tweede kwartaal 2005 aangepast aan de prognose 2012 op peildatum 1 januari 2005, na aanvaarding van de raadsvoordracht prognose 2012 door de gemeenteraad op 14 juli 2005. De budgetcijfers zijn in het derde kwartaal van 2005 niet gewijzigd. Het overzicht is als volgt:

Budgetcijfers projectkosten en – bijdragen (exclusief risicofonds)

<i>Cijfers in EUR mln</i>	Budget Q4/2004 (pp 2004)	Wijzigingen o.b.v. Prognose Q4/2004 (pp 2004)	Budget Q3/2005 = Q2/2005 (pp 2004)
Projectkosten			
Bouwkosten	1279,6	+1,7	1281,3
Bijkomende kosten (incl. Schadebureau)	60,5	-	60,5
VAT-kosten	258,2	+24,3	282,5
Totaal projectkosten NZL excl. risicofonds	1598,3	+ 26,0	1624,3
Projectbijdragen			
Rijk	1120,3	-	1120,3
Regio	81,4	-	81,4
Parkeergarages	-	+ 26,0	26,0
Gemeente exclusief risicofonds	396,6	-	396,6
Totaal bijdragen NZL	1598,3	+ 26,0	1624,3

Het gemeentelijk aandeel in de projectkosten is gebudgetteerd op 396,6 mln, exclusief het resterende risicofonds. Dit resterende risicofonds is nog niet benoemd budget dat in de toekomst zal worden gebruikt voor risico's die realiteit worden, dat wil zeggen feitelijke projectkosten worden. Dit betekent dat in de toekomst zowel de projectkosten als het gemeentelijk aandeel zullen stijgen met het bedrag van het resterende risicofonds. Daarom is dekking beschikbaar voor het gemeentelijk aandeel inclusief het risicofonds. Het totale gemeentelijk aandeel bedraagt daarmee 454,1 mln:

Budgetcijfers gemeentelijk aandeel (inclusief risicofonds)

<i>Cijfers in EUR mln</i>	Budget Q4/2004 (pp 2004)	Wijzigingen o.b.v. Prognose Q4/2004 (pp 2004)	Budget Q3/2005 = Q2/2005 (pp 2004)
Gemeente exclusief risicofonds	396,6	-	396,6
Risicofonds	57,5	-	57,5
Gemeente incl. risicofonds	454,1	-	454,1

4.2 Kengetallen financiële voortgang

De financiële voortgang van het project wordt uitgedrukt in drie kengetallen: aangegane verplichtingen, betaalde kosten en ontvangen subsidie van het rijk. Het overzicht per derde kwartaal 2005 is als volgt: De stijging van de aangegane verplichtingen is het gevolg van de gunning van de aanbestede contracten in Amsterdam Noord en van station RAI.

Kengetallen financiële voortgang

Cijfers in EUR mln	Q2/2005	Q3/2005	Toename
Verplicht	924,1	1010,5	+ 86,4
Betaald	405,5	442,1	+ 36,6
Ontvangen rijkssubsidie	266,2	270,2	+ 4,0

4.3 Belangrijke aandachtspunten

De belangrijkste financiële aandachtspunten in dit kwartaal waren:

- **Amsterdam Noord en station Europaplein: conform doelstelling**
In het derde kwartaal werden de aanbestedingen van de contracten Tunnel Noord-Hollands Kanaal (contract 1.4), de tweede fase van de verkeersmaatregelen rond station Europaplein (contract 8.1) en het station Europaplein zelf (contract 8.2) afgerond. De opgenomen aanbestedingsdoelstellingen werden volledig gehaald.
- **Contract 3.1/3.2 Centraal Station: onzeker**
Bij dit contract wordt onderhandeld over de zogenaamde gemeenschappelijke posten en de planning. Niet eerder dan eind 2005 ontstaat meer duidelijkheid over de opleveringsdatum en de meerkosten van het werk. De hiervoor noodzakelijke risicoanalyse zal onderdeel uitmaken van de nieuwe prognose per 1 januari 2006.
- **Contract 5.2/7.2 diepe stations binnenstad: onzeker**
De onderhandelingen over de laatste stelpost, het ontgraven van de stations, zijn in het derde kwartaal voortgezet. Mogelijk worden hier, evenals bij het jetgrouten, externe onderaannemers ingeschakeld. Een grondige risicoanalyse van onder meer de stelpost grondontgraving, (tijd)claims en tegenclaims en maatregelen door de projectorganisatie zal in de nieuwe prognose per 1 januari 2006 uitwijzen hoe deze contracten er financieel voorstaan.

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 2005 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:
MP 23, TD 21 bouwdok, onderwaterbeton gestort,
MP 57, TD 28, caisson 1 (startschacht) gestort,
MP 41, TD 25 CS, constructies onder CS 50% gereed.

17



Het eerste stukje tunnel dat 'af' is. In het bouwdok bij de Sixhaven worden de tunnel-delen gemaakt die later onder het IJ en het Centraal Station komen te liggen. Dit tunnel-deel zal in 2009 afzinken in het IJ.

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. Het is ook in het derde kwartaal nog niet bekend wanneer de zaak door de Hoge Raad wordt behandeld.

In dit kwartaal heeft de Rechtbank in Amsterdam meegedeeld dat als gevolg van een samenwerkingsverband tussen de Rechtbank in Amsterdam en Haarlem, de laatstgenoemde rechtbank de zaak overneemt. De zaak zal daardoor sneller op de terechtzitting worden behandeld, maar het is evenwel ook in dit kwartaal nog niet bekend wanneer dat zal zijn.

4.6 Prijscompensatie

De gemeente meent dat de minister van Verkeer en Waterstaat in de subsidiebeschikking eind 1999 had behoren aan te geven dat zij zou uitgaan van een stelselmatig naar beneden gestelde indexering van de rijkssubsidie. De gemeente had er dan op kunnen wijzen dat deze indexering afwijkt van de feitelijke prijsontwikkelingen in de bouwsector. De gemeente ziet zich nu gesteld voor een groot en niet beïnvloedbaar financieel risico. Een bezwaarschrift van de gemeente met deze strekking is door de minister in februari 2004 afgevoerd. De gemeente heeft daarop op 1 april 2004 beroep aangetekend bij de Rechtbank tegen de beslissing van de minister, en dit beroep op 14 mei 2004 voorzien van nadere gronden.

Het indexcijfer voor 2005 is in het vorig kwartaal bekend gemaakt. Het bedraagt 0,39%. De problematiek zal hiermee versterkt worden, omdat de werkelijke bouwindex in 2005 naar alle waarschijnlijkheid hoger zal uitvallen. De gemeente heeft in het tweede kwartaal 2005 ook tegen dit indexcijfer bezwaar aangetekend. Het project heeft zoals bekend geen dekking voor het indexrisico.

4.7 Verzekeringen

In dit kwartaal heeft het Schadebureau Noord/Zuidlijn de nieuwe externe verzekeringspolis ingepast in het Handboek Bouwschade – dit is het gemeentelijk interne schadereglement. De betrokken aannemers zullen een exemplaar van het aangepaste Handboek Bouwschade ontvangen.

5 Informatie

5.1 Communicatie en Projectbegeleiding

Dit kwartaal is weer veel aandacht besteed aan communicatie met de omgeving van de toekomstige stationslocaties. Bewoners en ondernemers ontvingen met grote regelmaat informatie over de werkzaamheden, schriftelijk via overzichten en brieven, maar ook persoonlijk, tijdens spreekuren en bijeenkomsten van de BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU). Daarnaast werd het Amsterdamse publiek over de voortgang van de Noord/Zuidlijn geïnformeerd via de website, het Informatiecentrum Stationsplein 7 en via Amsterdam.nl/tv en magazine.

Extra inspanning is verricht om met name automobilisten te informeren over de werkzaamheden aan de Nieuwe Leeuwarderweg.

In de allerlaatste weken van dit kwartaal is een belangrijke mijlpaal bereikt: het afzinken van het caisson in het Damrak inclusief het archeologisch onderzoek onder het caisson.

Elk jaar organiseert het projectbureau een informele bijeenkomst voor leden van de BegeleidingsCommissie Uitvoering van de verschillende stations. Dit jaar werd de bijeenkomst gecombineerd met een rondvaart tijdens SAIL op 17 augustus. Ongeveer 140 mensen hebben meegevoerd.

Om automobilisten op mogelijke verkeershinder rond de Nieuwe Leeuwarderweg voor te bereiden werd een advertentie- en informatiecampagne opgezet samen met Rijkswaterstaat, Stadsregie, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer en de stadsdelen Noord en Centrum.

Het project Noord/Zuidlijn krijgt ook veel aandacht van buitenlandse collega's. Zo heeft op 30 augustus een delegatie uit Kopenhagen (afdeling Wegen en Parken) een bezoek gebracht aan het Informatiecentrum Stationsplein 7, als onderdeel van een bezoek aan Amsterdam. Men was vooral geïnteresseerd in de communicatie-aanpak en in de manier van omgaan met bewoners.

In het derde kwartaal kwamen er 531 vragen en klachten binnen bij het Informatiepunt Noord/Zuidlijn. Dat is 48 meer dan de 483 in het tweede kwartaal. De vragen gingen met name over de werkzaamheden en over de financiële bijdrageregeling uit het Plan Leefbaarheid. De klachten betroffen vooral zaken als bereikbaarheid en geluidshinder.

5.2 Kunst & Cultuur

Vanaf 8 augustus tot 25 september werden op de wand van het caisson tegenover het Victoria Hotel 21 tekeningen van 16 kunstenaars geprojecteerd.



Sail 2005 was het kleurrijke decor van een gezellige ontmoeting tussen het projectbureau Noord/Zuidlijn en zijn relaties.



Een bericht in het Parool van 2 september over de tentoonstelling Graafwerk. In deze tentoonstelling lieten 63 kunstenaars in totaal 134 kunstwerken over de Noord/Zuidlijn zien.

De projectie speelde zich af tussen het begin van de avondschemering en het eind van het ochtendgloren. Het project "GroenLicht/GreenLight" was een initiatief van de Amsterdamse kunstenaar Michiel Huijsman in opdracht van het projectbureau Noord/Zuidlijn.

Onder de titel "Graafwerk" presenteerden van 2 t/m 13 september in de Bagagehal Loods 6 aan de KNSM-laan 63 kunstenaars hun artistieke visie op de nieuwe metrolijn in aanleg. "Graafwerk" was een initiatief van het bestuur van de Samenwerkende Amsterdamse Kunstenaarsverenigingen (SAK). De tentoonstelling werd geopend door oud-politicus en tv-maker Felix Rottenberg.

5.3 Leefbaarheidsmaatregelen

In dit kwartaal is verder gewerkt aan een aantal geluidskaarten. Deze kaarten geven inzicht in de hoeveelheid geluid op gevels bij bepaalde werkzaamheden, zoals heien. In het volgende kwartaal worden heiwerkzaamheden verwacht in Amsterdam Noord en rond het Europaplein. Met de kaarten krijgt het projectbureau een indruk van de geluidsbelasting. Aan de hand van die gegevens en aan de hand van een inventarisatie van de omgeving (Staan er woningen? Zijn er scholen of ziekenhuizen?) wordt een plan van aanpak voor de betreffende locatie gemaakt.

De aanpassing van de Bijdrageregeling Bouwactiviteiten met de jetgroutwerkzaamheden voor de stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan is vrijwel rond. De bewoners werden geïnformeerd over de verlenging van de periode waarover ze een tegemoetkoming ontvangen.

Om individuele situaties goed te kunnen beoordelen zijn huisbezoeken nodig. De projectbegeleiders van de afdeling Communicatie en Projectbegeleiding voerden die bezoeken met ondersteuning van een extern bureau uit.

De ramen langs de bouwplaatsen van de toekomstige stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan werden deze maanden gewassen.

5.4 In de pers

De vastzittende boor onder het Centraal Station kreeg veel aandacht in de media. Ook over de start van het afzinken van het caisson tegenover het Victoria Hotel en het archeologisch onderzoek werden veel vragen gesteld.

Discovery Channel liet weten geïnteresseerd te zijn in het maken van opnames van de bouwwerkzaamheden in Amsterdam.

5.5 Informatiecentrum

In het derde kwartaal is hard gewerkt aan een actualisatie van het Informatiecentrum Stationsplein 7. Twee belangrijke aanvullingen zijn de Toekomstrijker, met beelden van de toekomstige situatie met twee metrostations in Amsterdam-Noord en een interactieve presentatie van spraakmakende projecten in de omgeving van de Noord/Zuidlijn. De ontwikkeling van het Shellterrein en de Zuidas zijn daar voorbeelden van. Buiten is het centrum nu goed zichtbaar: met banieren, een bord en een lichtkrant boven de voordeur kan niemand het missen.

Een groot deel van de bezoekers aan Stationsplein 7, het informatiecentrum Noord/Zuidlijn en Stationseiland bestaat uit schoolkinderen. Deze kinderen buigen zich letterlijk over het traject van de nieuwe metrolijn terwijl voorlichter Floor Wanders onderwijst.



In het derde kwartaal hebben in totaal 7468 mensen een bezoek gebracht aan Stationsplein 7. In het tweede kwartaal waren dat 7325 mensen. Tijdens SAIL, van 17 – 22 augustus, was het centrum elke dag geopend. Er werden speciale rondleidingen georganiseerd waarbij het accent op 'water' lag.

Eind september organiseerde het centrum een goed bezochte thema-avond over het afzinken van het caisson naast het Damrak.

5.6 Communicatiemiddelen en -activiteiten

De nieuwsbrieven voor de stations Rokin, Vijzelgracht, Ceintuurbaan, Europaplein en de stations in Noord werden aangepast. Het uitgangspunt is de informatie over het project voor een grote groep betrokkenen toegankelijker en aantrekkelijker te presenteren. Dat wordt bereikt door meer foto's te gebruiken en meer interviews te plaatsen.

In de septemberaflevering over de Noord/Zuidlijn in het AT5-programma Amsterdam.nl/tv stonden twee kunstenaars centraal. Iedere aflevering wordt een Amsterdammer geportretteerd die een speciale 'relatie' heeft met de Noord/Zuidlijn. De programma's bereiken een brede groep kijkers.

De Noord/Zuidlijn-pagina's in Amsterdam.nl/magazine verschenen in het derde kwartaal twee keer, in juni/juli en in september. Het magazine volgt min of meer hetzelfde format als het AT5-programma, het verschijnt in een oplage van 325.000 exemplaren. In het septembernummer werd aandacht besteed aan het afzinken van het caisson op het Damrak en het archeologisch onderzoek.

De website www.noordzuidlijn.amsterdam.nl trok veel bezoekers: dit kwartaal 40.380.

In het volgende kwartaal wordt de laatste hand gelegd aan de corporate brochure. Verder werden nieuwe luchtfoto's gemaakt.

5.7 Stations

Amsterdam Noord inclusief Sixhaven

Omwonenden van de Sixhaven hebben een hotelovernachting aangeboden gekregen tijdens het storten van onderwaterbeton. De stort vond 's avonds en 's nachts plaats (maandag 11 op dinsdag 12 juli 2005).

Een flink aantal bewoners van de Buiksloterdijk moet als de fiets/voetverbinding tussen de Buiksloterdijk/Waddendijk niet meer in gebruik is, een extra afstand afleggen naar de dichtstbijzijnde bushalte. Deze bewoners kregen, mits zij aan een aantal voorwaarden voldoen, een tegemoetkoming in de kosten van de Stadsmobiel.

In verband met heiwerkzaamheden in het volgende kwartaal werd met een huisbezoek de persoonlijke situatie van de bewoners van een aantal woningen aan de Buiksloterdijk in kaart gebracht om eventuele knelpunten vroegtijdig te signaleren.

In dit kwartaal werden 8 informatiebrieven verspreid. Informatiebrieven gaan in op een specifieke situatie op een bepaalde locatie, zoals een omleidingsroute voor fietsers of het kortstondig afsluiten van een straat. Algemene informatie over de werkzaamheden vonden de bewoners en ondernemers in het zgn. vierwekelijks overzicht, dat alle werkzaamheden in heel Amsterdam Noord toelicht. Dit overzicht wordt in een groot deel van Noord huis-aan-huis bezorgd. Er werd dit kwartaal ook een nieuwsbrief uitgegeven.



Iedere derde dinsdag van de maand was er spreekuur voor de ondernemers en bewoners van Amsterdam-Noord. Dit vond plaats in de directieket van de Noord/Zuidlijn op sportcomplex Elzenhagen.

Centraal Station

Elke maand verschijnt er voor bewoners en ondernemers een informatiebrief over de stand van zaken van alle projecten op en rond het Stationseiland. Eén van de meest in het oog springende werken was het caisson naast het Damrak. Dit betonnen tunneldeel was in augustus en september het decor van een bijzonder kunstproject.

In de loop van september begon de aannemer met het afzinken van het caisson. De omgeving van het Damrak werd hierover geïnformeerd via een informatiebrief. In verschillende media, zoals nieuwsmagazine Amsterdam.nl en de gelijknamige uitzending op AT5, werd hierbij uitgebreid stilgestaan. Op de bouwhekken rond het natte Damrak werden informatieborden opgehangen over de archeologie en de bouwwerkzaamheden.

Rokin

Bewoners en ondernemers rond het bouwterrein ontvingen elke twee weken een overzicht van de werkzaamheden. Zo werd de buurt geïnformeerd over de gevolgen van werkzaamheden op de korte termijn. Er was in dit kwartaal meer animo voor de BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU), het vier wekelijkse bewoners- en ondernemersoverleg. De BCU werd met name bezocht door ondernemers aan het Rokin. In augustus hebben de bewoners het aanvraagformulier ontvangen voor de tweede termijn van de financiële bijdrage.

Met Nieuwsbrieven worden de omwonenden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het werk. Deze Nieuwsbrief gaat over de werkzaamheden in Amsterdam Noord.

Vijzelgracht

Vanaf augustus werden de bewoners van de Vijzelgracht elke twee weken op de hoogte gehouden van de werkzaamheden via een tweewekelijks overzicht dat huis-aan-huis rondom de bouwlocatie verspreid werd. De start van de nieuwe fase tijdelijke maatregelen (TM) die in oktober ingaat werd toegelicht in een bewonersbrief. In de BegeleidingsCommissie Uitvoering (BCU) werden de werkzaamheden nog eens toegelicht. De BCU werd goed bezocht. Er was een lichte toename van het aantal deelnemers, toe te schrijven aan deelname van de ondernemers van de Vijzelgracht. In september hebben de bewoners het aanvraagformulier ontvangen voor de tweede termijn van de financiële bijdrage.

Ceintuurbaan

In juli begon de aannemer met de voorbereidingen voor de volgende bouwfase, het verstevigen van de grond onder het toekomstig station (jetgroueten). Om het einde van de vorige bouwfase, het maken van de muren van het station, te markeren organiseerden het projectbureau, het stadsdeel en de straatmanager in juli een buurtborrel. De borrel werd goed bezocht en was erg gezellig, een initiatief dat volgens de bezoekers voor herhaling vatbaar is.

Twee bewoners maakten gebruik van de wisselwoning. Drie bewoners maakten gebruik van de alternatieve werkruimte in het Wibauthuis. De aannemer heeft geassisteerd bij een aantal verhuizingen. Ten slotte werd het tweede deel van de financiële vergoeding uitbetaald voor de periode van het maken van de muren van het station.

Inmiddels is besloten dat de financiële vergoeding ook wordt uitbetaald voor de huidige bouwfase (jetgroueten). Het overleg met de ondernemers en met de bewoners van de Ferdinand Bolstraat werd dit kwartaal voortgezet. Belangrijkste onderwerpen waren: inrichting van de straat tijdens komende bouwfasen, financiële bijdrage en overlastbeperkende maatregelen tijdens jetgroueten. De bewoners werden geïnformeerd over de werkzaamheden door middel van een tweewekelijks overzicht en waar nodig met een informatiebrief. Ook kwam dit kwartaal een nieuwsbrief uit.

Europaplein

Op 13 juli werd een informatiebijeenkomst georganiseerd over de werkzaamheden op het Europaplein. Aansluitend op de presentaties zijn in kleine groepjes specifieke locaties behandeld. In totaal hebben ongeveer 35 mensen de avond bezocht.

Op 15 augustus is gestart met de ombouw van de rotonde tot een kruising. Vanaf dat moment is ook begonnen met het huis - aan - huis verspreiden van het tweewekelijks overzicht van de werkzaamheden. De eerste BCU was op 5 september en kende een relatief lage opkomst (9 personen). In overleg met de aanwezigen is daarom besloten het tijdstip van de BCU te verschuiven van 17.00 naar 19.00 uur. Zo hebben naar verwachting meer mensen de gelegenheid de BCU te bezoeken.

De hekken rond de aanpassing van de parkeergarage voor de RAI zijn door de RAI, in overleg met het projectbureau, verfraaid. Aan de straatkant hebben graffiti-kunstenaars de schutting een nieuw jasje gegeven, aan de kant van de RAI is de schutting behangen met stadsgezichten van Amsterdam. Een dergelijke verfraaiing zal ook op de nog te plaatsen bouwhekken komen.



Het begin van een ingrijpende operatie. De bekende rotonde voor het RAI-complex heeft zijn langste tijd gehad. Omdat het metrostation Europaplein gedeeltelijk in dit verkeersplein komt te liggen, wordt de rotonde omgebouwd tot kruising.

Een bouwvakker is op het Rokin bezig met het zogenoemde jetgrouten. Tijdens het jetgrouten wordt met een speciale machine diep in de bodem de grond extra stevig gemaakt. Dit gebeurt met een betonmengsel dat grout heet. Dit werk is nodig om te voorkomen dat na het afgraven van de grond tussen de muren van het station deze muren gaan bewegen.



6 Vooruitblik naar het volgende kwartaal

In het vierde kwartaal van 2005 zullen langs het gehele tracé, van noord tot zuid, de bouwwerkzaamheden onverminderd voortgaan.

Het afzinken van caisson 1 in het Damrak zal worden voltooid. Ook het archeologisch onderzoek zal daarmee beëindigd zijn. Nu al is duidelijk dat dit onderzoek veel zal onthullen van hetgeen zich in vroeger tijden aan de monding van de Amstel heeft afgespeeld.

Tegelijk met het afzinken van caisson 1 komt caisson 3 – het caisson dat direct grenst aan de verdeelhal onder het voorplein van het Centraal Station – in beeld. Dit caisson is weliswaar kleiner dan caisson 1 maar zal een even markante verschijning zijn in de openbare ruimte voor het Centraal Station.

Met het gereedkomen van het dak zal medio november het werk aan de oostzijde van station Vijzelgracht voltooid zijn. Begin 2006 begint de aannemer met de bouwwerkzaamheden aan de westkant van de Vijzelgracht.

Het jetgrouten op het Rokin en in de Ferdinand Bolstraat zal tot aan het eind van dit jaar duren.

In het vierde kwartaal bespreekt de Commissie Verkeer, Vervoer en Infrastructuur de voorstellen van het college van B&W over de versterking van het management van de Noord/Zuidlijn. Deze voorstellen vloeien voort uit het rapport van de commissie Sorgdrager dat op 1 juni werd gepresenteerd. De commissie sprak een positief oordeel uit over de organisatie van het project, maar beval ook een aantal verbeteringen aan.



Archeologen bekijken nauwlettend de voorwerpen die door een zeef uit het zand zijn gefilterd. Ieder voorwerp – hoe klein ook – draagt bij aan de vergroting van de kennis van de geschiedenis van Amsterdam.

De contouren van de snijranden van caisson no. 3 worden zichtbaar. Het caisson dat in november gereed is, zal begin volgend jaar in de bodem wegzakken.



Bijlagen

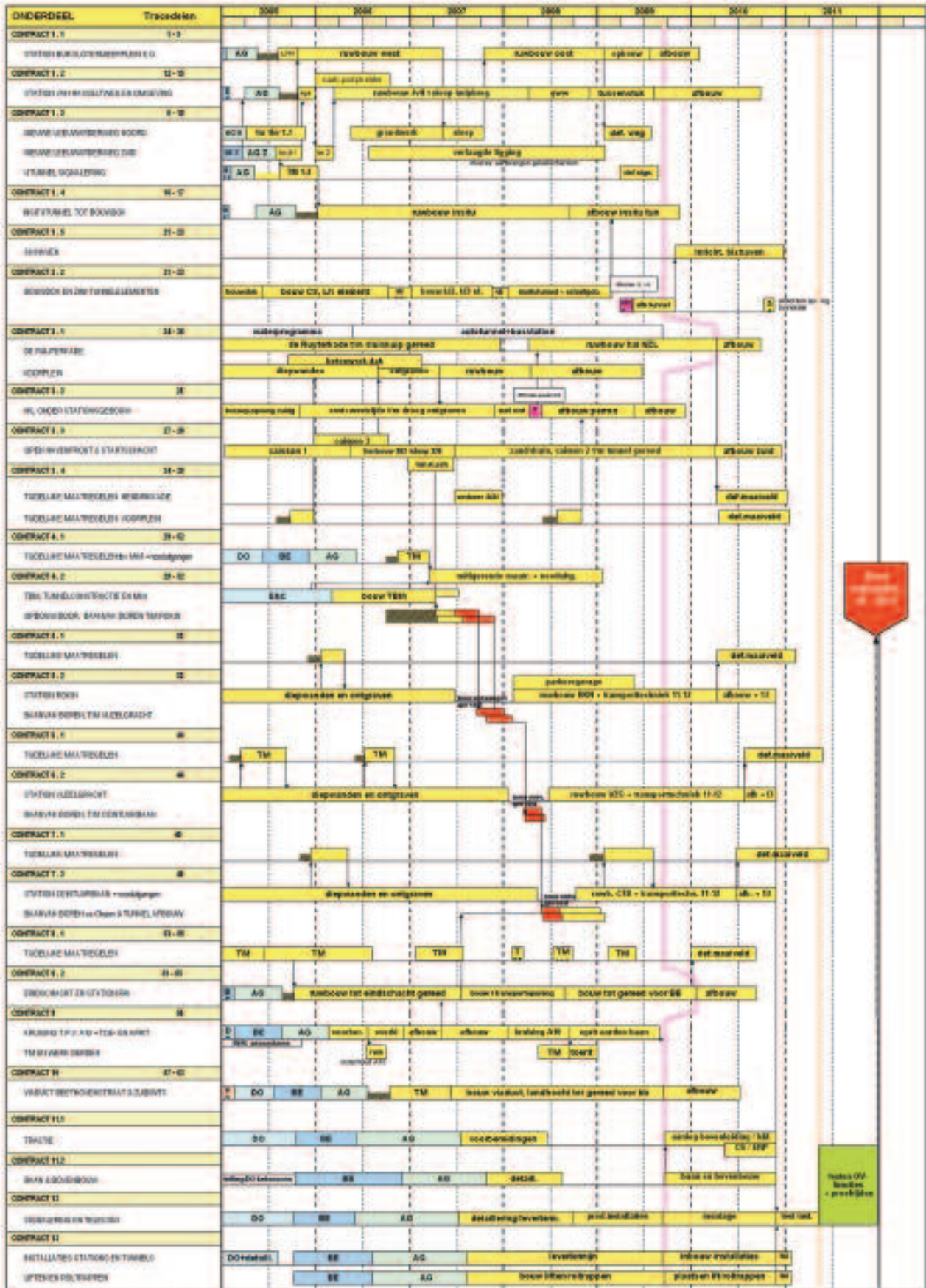
De projectplanning per 1 januari 2005

Stand van zaken vergunningen per 1 oktober 2005

Bijlage 1 De projectplanning

Projectplanning januari 2005

Adriens van der Grinten



26

	Functie	Naam	afsluit	Periode
Opgesteld	adviseur planning	C.Jagen	sept 2004	
Geactualiseerd	project coördinator	T.Saier		
Vrijgegeven	directie adviseur	H.Vrij		

	Aanbesteding & Gaining		S.A.T. test Teler entant Tractiest		Opleveren door AcheenBuss
	Overname		Voorbereiden, uitvoeren & bevestigen		Afsluiten
	Voorbereidingen		Gereed voor Site en Bouwbouw		Beveiligen

Bijlage 2 Stand van zaken vergunningen per 1 oktober 2005

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

1 Aangevraagde vergunningen

- *Keurontheffing tijdelijke hulpbrug Noordhollandsch Kanaal*
Op 29 augustus 2005 is een keurontheffing voor de bouw van een tijdelijke hulpbrug boven het Noord-Hollands Kanaal ingediend. Deze hulpbrug is nodig voor de bouw van de Tunnel Noord-Hollands Kanaal en zal dienen ter afwikkeling van het werkverkeer.
- *Melding Gronddepot Oostertoegang*
In verband met het gewijzigd gebruik van het platform Oostertoegang (grondoverslag in een ponton in plaats van in een bezinkbassin) is een melding gedaan op grond van artikel 8.19 van de wet Milieubeheer in het kader van de milieuvergunning (13 juli 2005 onherroepelijk) en de lozingsvergunning voor het gronddepot (27 mei 2005 onherroepelijk).
- *Fietsenstalling Rokin*
Op 12 juli 2005 is een bouwvergunning aangevraagd voor het realiseren van een fietsenstalling als onderdeel van het toekomstige station Rokin.
- *Grondwateronttrekkingsaanvraag bemalen bouwkuip en tunnel Europaplein*
Op 21 juli 2005 is een aanvraag ingediend voor het bemalen van de bouwkuip en tunnel bij station Europaplein.
- *Lozing op oppervlaktewater ten gevolge van aanleg station Europaplein*
Op 15 juli 2005 is een vergunning aangevraagd voor het lozen van bemalingswater op het oppervlaktewater. De lozing is afkomstig van de aanleg van station Europaplein.
- *Wijzigingsaanvraag op bouwvergunning tunnel Europaplein*
Er is gekozen voor een gewijzigde constructie (polderconstructie). Hiervoor moet de bouwvergunning (14 juli onherroepelijk) worden gewijzigd. De wijzigingsaanvraag is 18 juli 2005 ingediend.
- *Bouwaanvraag damwanden oprit Beethovenstraat*
Op 19 september 2005 is een bouwaanvraag ingediend voor het aanbrengen van damwanden voor de te realiseren oprit aan de Beethovenstraat. Via deze oprit wordt het werkterrein tussen de A10 en de Ringlijn bereikbaar gemaakt voor het bouwverkeer.

2 Lopende vergunningen

- *Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief sifon-duiker)*
Op 11 april 2005 respectievelijk 18 april 2005 zijn de sloop- en vergunning voor de fietstunnel Waddenweg verleend. Hiertegen is 1 bezwaarschrift ingediend. Behandeling in de bezwaarschriftencommissie was op 20 september 2005. Het wachten is op de uitspraak.
- *Station Johan van Hasseltweg*
Op 8 maart 2005 is een extra vergunning in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren aangevraagd. Er moet ongeveer 140.000 m³ extra water worden onttrokken voor het ontgraven van de westelijke strook onder het viaduct van Hasseltweg. De ontwerpbeschikking is 13 mei 2005 afgegeven. Er zijn geen zienswijzen tegen ingediend. Binnenkort zal de definitieve vergunning worden afgegeven.
- *Nieuwe Leeuwarderweg*
Op 26 augustus 2005 is de vergunning verleend voor het slopen van geluidsschermen aan de Nieuwe Leeuwarderweg (fase 2). Bezwaar is mogelijk tot 7 oktober 2005.
- *Tunnel Noordhollandsch Kanaal*
Op 18 mei 2005 is een vergunning aangevraagd voor het onttrekken van grondwater ten behoeve van extra bemalingen buiten de bouwkuip. Er moet 80.000 m³ water worden onttrokken in verband met bemaling buiten de bouwkuip tussen tweede kwartaal 2007 en vierde kwartaal 2009.

Op 2 september 2005 is vergunning verleend voor het lozen van het bemalingswater buiten de bouwkuip op het Noordhollandsch Kanaal. Beroep is mogelijk tot 22 oktober 2005. Er moet 80.000 m³ water worden onttrokken in verband met bemaling buiten de bouwkuip tussen tweede kwartaal 2007 en vierde kwartaal 2009.
- *Platform Noordhollandsch Kanaal*
Op 12 april 2005 is een ontheffing op grond van de scheepvaartverordening aangevraagd voor het overslagplatform in het Noordhollandsch Kanaal (ten behoeve van de Tunnel Noordhollandsch Kanaal).
- *Lozingsaanvraag in verband met bouwput bemaling Tunnel Noordhollandsch Kanaal*
Op 2 september 2005 is vergunning verleend voor het onttrekken van water in verband met bemaling

buiten de bouwkuip voor de aanleg van de Tunnel Noordhollandsch Kanaal.
Tot 22 oktober is beroep mogelijk.

- **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 veiligheidsconcept is - evenals in de zaak station Rokin- goed bevonden. Er wordt thans gewerkt aan een nieuwe beslissing op bezwaar met inachtneming van de uitspraak van de Raad van State. Deze wordt in het 4e kwartaal 2005 verwacht.
- **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 advies tot de resultaten bekend zijn van nadere berekeningen over wijze waarop rook zich beweegt door/in het station. De uitkomst wordt in het vierde kwartaal 2005 verwacht.
- **Kort geding station Ceintuurbaan**
Op 22 januari 2004 heeft de rechtbank een vordering in kortgeding afgewezen. Eiser maakt zich o.a. zorgen over de opstelling van de gemeente ten aanzien van de veiligheid en het verhalen van de eventuele

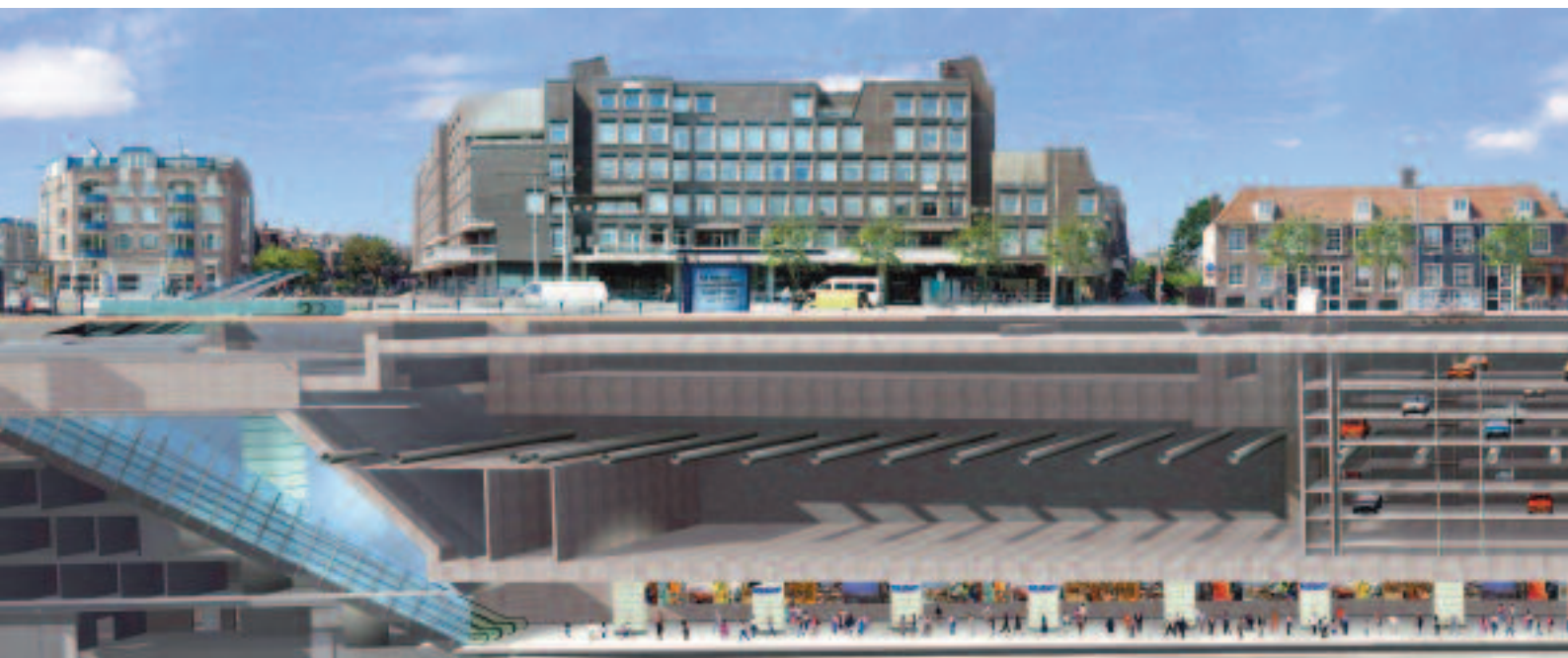
schade. Tegen de uitspraak in kortgeding heeft eiser hoger beroep bij het hof ingesteld. Eerste behandeling was op 25 maart 2004. De zaak is ambtshalve geroyeerd.

- **Kruising rijksweg A10 door de Noord/Zuidlijn**
Op 12 mei 2005 is een bouwaanvraag ingediend voor het uitvoeren van de tunnelpassage van de Noord/Zuidlijn met de ringweg A10, de oprit s109 en de metrosporen van de ringlijn. Daarnaast is op 16 juni 2005 een vergunning aangevraagd voor het onttrekken van grondwater ten behoeve van de aanleg van het tunnelgedeelte waarin de Noord/Zuidlijn de ringweg A10, de oprit s109 en de metrosporen van de ringlijn zal kruisen. Het gaat dan m.n. om het lozen van bemalingswater dat vrijkomt bij het leegmaken en droog houden van de bouwkuipen voor de diverse tunneldelen.

3 Tijdelijke vergunningen (artikel 17 WRO)

- **Hulpbrug in Tunnel Noordhollandsch Kanaal**
De brug is nodig voor de bouw van de Tunnel Noordhollandsch Kanaal en zal dienen ter afwikkeling van het werkverkeer. Op 11 augustus is een bouw-aanvraag ingediend.
- **Gronddepot Oostertoegang**
Op basis van voortschrijdend inzicht en technische

Een impressie van station Vijzelgracht. De perrons van het station liggen 26 meter onder de straat. Er komen drie ingangen: aan de Vijzelgracht ter hoogte van Maison Descartes, aan de Weteringschans, en op de hoek van de Nieuwe Vijzelstraat/Weteringschans. In de ruimte boven het station komt een zogenoemd bergbezinkbassin. Dit bassin dient als opvang en afvoer van regenwater. In de ruimte die naast het bassin overblijft, zijn plannen voor een parkeergarage.



aanpassingen is besloten om de afgegraven grond in een ponton op- en over te slaan in plaats van in een bezinkbassin. De bouwaanvraag voor de ponton Oostertoegang is 29 maart 2005 ingediend.

- **Bouw hulpbrug Prinsengracht/Vijzelgracht (brug 70)**
Deze hulpbrug is nodig voor de aanleg van station Vijzelgracht en maakt deel uit van de tijdelijke maatregelen op maaiveld. De hulpbrug is nodig voor het omleggen van het wegverkeer en keerbewegingen van bouwverkeer. De bouwaanvraag is 5 september 2005 ingediend.
- **Bouwvergunning werkplatform Singelgracht**
Op 25 november 2002 is een bouwvergunning door Dienst Milieu en Bouwtoezicht en Stadsdeel Amsterdam Centrum verleend voor silo's tot



Foto's van Jacob Olie onttrekken de bouwsilo's op het platform in de Singelgracht aan het oog. De fotodoeken werden aangebracht op verzoek van de omwonenden die zich een fraaier uitzicht wensten dan de felgekleurde silo's.

2,5 meter. Hiertegen zijn 3 bezwaren ingediend. De bouwvergunning in heroverweging is op 8 mei 2003 door het Stadsdeel Amsterdam Centrum verleend en op 23 april 2003 door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht. Tegen de vergunning van het stadsdeel is beroep ingesteld. De vergunning die door Dienst Milieu en Bouwtoezicht verleend is, is onherroepelijk.

Op 16 december 2002 is een tweede aanvraag ingediend voor hogere silo's. Bij de ter visie legging zijn zienswijzen ingediend. De bouwvergunning is op 8 mei 2003 verleend (zowel Dienst Milieu en Bouwtoezicht en Stadsdeel Amsterdam Centrum). De bezwaretermijn liep tot 19 juni 2003. Er is beroep ingesteld.

Op 29 augustus 2003 is een derde bouwvergunning bij Dienst Milieu en Bouwtoezicht en Stadsdeel Amsterdam Centrum aangevraagd waarbij aanpassingen aan de bouwkeet, een extra keet en silo's worden aangevraagd als aanvulling op de tweede aanvraag. Het bouwplan lag ter inzage tot 23 januari 2004. Hiertegen zijn door diverse belanghebbenden zienswijzen ingediend.

Voor zowel de tweede als de derde aanvraag wordt gewacht op een (gecombineerde) zittingsdatum. De bouwvergunning kon pas worden verleend nadat de milieuvergunning Singelgracht onherroepelijk is geworden. Dat laatste is sinds 22 december 2004



het geval, zodat het wachten is op de verdere afhandeling van de bouwaanvragen.

De uitvoering van de Noord/Zuidlijn is niet afhankelijk van de voortgang van deze beroepsprocedure.

4 In het derde kwartaal 2005 onherroepelijk geworden vergunningen

- **Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief sifon-duiker)**
Op 3 juni 2005 is de vergunning op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren voor aanpassingen aan de duiker verleend. De vergunning is vanaf 23 juli 2005 onherroepelijk.
- **2 hulpbruggen Meeuwenei (art. 17)**
Deze bruggen zijn nodig om de bouw van station van Hasseltweg mogelijk te maken en het verkeer af te wikkelen. De vergunning is 5 juli 2005 onherroepelijk geworden.
- **Station Johan van Hasseltweg**
De bouwvergunning voor het station Johan van Hasseltweg is 16 juni 2005 verleend en vanaf 28 juli 2005 onherroepelijk.

De vergunning voor het lozen van bemalingswater op het Noordhollandsch Kanaal voor het ontgraven van de westelijke plak van het Meeuwenei, het groothouden van het gebied en de aanleg en ontwatering van een nieuwe lage rijstrook onder het Meeuwenei is 20 augustus 2005 onherroepelijk geworden.

De vergunning voor het lozen van bemalingswater op het Noordhollandsch Kanaal door het ontgraven van het oostelijk deel van het Meeuwenei en het groothouden van het terrein voor het verleggen en ontwateren van de rijweg tussen Kraaijenplein en de IJtunnel is 20 augustus 2005 onherroepelijk geworden.

De vergunning voor het onttrekken van grondwater gedurende één jaar voor het bemalen van de bouwputten is 16 juni 2005 verleend en is vanaf 5 augustus 2005 onherroepelijk.

- **Gronddepot Oostertoegang**
De milieuvergunning is 13 juli 2005 onherroepelijk geworden. De lozingsvergunning voor het gronddepot is 27 mei 2005 onherroepelijk geworden.
- **Sloop-/bouwvergunning RAI parkeergarage (P3)**
Om de aanleg van station Europaplein mogelijk te maken moet een deel van de parkeergarage bij de RAI (P3) worden verwijderd. Hiervoor is een sloop/bouwvergunning aangevraagd. Deze is sinds 23 juni 2005 onherroepelijk.
- **Bouwaanvraag metrostation Europaplein en tunnel Europaplein**
De bouwvergunning is vanaf 14 juli 2005 onherroepelijk.

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 2005 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 (IJzijde 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.

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 pieren en waterpleinen). De uitvoering van het hoofdbestek is in september 2003 gestart.

In het derde kwartaal van 2005 is de langzaamverkeersbrug over de Oostertoegang geplaatst en in gebruik genomen. Ook de naastliggende (auto)verkeersbrug is verbreed en in verkeer genomen.

In de kistdam is het beton van de aanvaarbescherming aangebracht en worden de laatste deksloven gestort. Ook de aansluitende zettingsvrije platen zijn in het laatste aanbouwstadium. Daarmee is de nieuwe oeverlijn gesloten en is gestart met de aanleg van nieuwe kabels en leidingen.

Van de noordwestelijke en noordoostelijke tunnels is het merendeel van vloeren, wanden en daken inmiddels gestort.

Op basis van de functionele omschrijving van de eisen uit het Programma van Eisen voor de Inrichting en Dynamisering (het realiseren van een dynamisch toewijzings-/reizigersinformatie-systeem) van het busstation worden de contractstukken worden opgesteld, waarna de Design & Construct-aanbesteding in voorjaar 2006 zal worden opgestart.



Het beslisdocument "planstudiefase" - dat in het kader van de subsidieaanvraag voor het dynamisch toewijzings-/reizigersinformatiesysteem is opgesteld voor het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) - is op 22 september aan het Dagelijks Bestuur van het ROA voorgelegd. Het DB heeft besloten het project te promoveren naar de planuitwerkingsfase. Dit betekent tevens dat de gemeente Amsterdam een definitieve subsidieaanvraag kan doen. Het uitvoeringsbesluit hiervoor zal worden gevraagd.

Het ROA reserveert nu een subsidie van Eur 5,3 miljoen. De totale kosten worden vooralsnog op EUR 9,3 miljoen geraamd.

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft het (verkeerskundig) ontwerp voor de buffer- c.q. laad- en losstrook op het busplatform uitgewerkt. Dit ontwerp is voorbesproken met vertegenwoordigers van NS, Prorail, Rijkswaterstaat en ROA. Op 27 september is de Centrale Verkeerscommissie (CVC) akkoord gegaan met het ontwerp.

Kap

De procedure voor de openbare Europese aanbesteding van de overkapping loopt. In augustus zijn de inlichtingen gehouden en op 29 september heeft de aanbesteding plaatsgevonden. Er zijn 4 inschrijvers. De werkzaamheden voor het gunningsvoorstel en het onderzoek door het Bureau Screenings- en Bewakingsaanpak zijn opgestart.

Aanvaarbescherming kistdam

Om de gevolgen van een eventuele aanvaring te verkleinen zal er een aanvaarbescherming worden aangebracht voor de kistdam-/kadeconstructie.

De aannemer De Klerk is dit kwartaal gestart met de voorbereidende werkzaamheden waarna in het vierde kwartaal in het water voor de kistdam de stalen palen worden geheid.

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 geïnventariseerd en worden de kans van optreden, alsmede de financiële - en planningsconsequenties bepaald. Op basis van de gekwantificeerde risico's wordt er binnen de gemeentelijke middelen een risicoservering aangehouden ter dekking van de mogelijke risico's. Tevens worden beheersmaatregelen bepaald.

In het kader van het risicomangement van project IJsei heeft in het derde kwartaal 2005 voor de vijfde keer de risico-inventarisatie plaatsgevonden. De bestaande risico's zijn opnieuw beoordeeld op relevantie, kans en gevolg en daarnaast zijn nieuwe risico's geformuleerd. Bij de

inventarisatie is gebleken dat het aantal in kaart gebrachte risico's binnen het project afneemt.

In het vierde kwartaal wordt op basis van de verkregen informatie het financiële - en tijdsrisicoprofiel voor het project opnieuw vastgesteld. De jaarlijkse financiële tussenrapportage, waarin deze risicoanalyse wordt gepresenteerd, zal in dezelfde periode als de jaarcijfers 2006 van DIVV vertrouwelijk aan Burgemeester en Wethouders worden voorgelegd.

4 Scope

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

5 Financiën

Het budget voor de projectonderdelen Auto-onderdoorgang en Busstation CS, inclusief aanpassing van de bruggen over de Ooster- en Westertoegang (AO/BS), als onderdeel van het project IJsei bedraagt circa EUR 130 miljoen, netto op prijspeil 2005. De kosten zijn inclusief projectonvoorzien en VAT- (Voorbereiding Administratie en Toezicht) kosten.

Het project heeft inmiddels voor ongeveer EUR 72,9 miljoen aan uitvoeringskosten aanbesteed, EUR 51,6 miljoen drukt op het gesubsidieerde AO/BS deel. Het project is verplichtingen voor VAT-kosten aangegaan voor een bedrag van EUR 21,2 miljoen, EUR 12,5 miljoen drukt op het gesubsidieerde AO/BS deel. Voor Communicatie en overigen is het project EUR 0,34 miljoen aan verplichtingen aangegaan, EUR 0,23 miljoen drukt op het AO/BS deel.

De Rijkssubsidie voor de Auto-onderdoorgang en het Busstation, als onderdeel van de beschikking Noord/Zuidlijn, komt op prijspeil 2005 neer op EUR 37,33 miljoen inclusief onvoorzien, VAT-kosten en exclusief BTW. Het indexeringspercentage voor 2005 is 0,39%.

In de volgende paragraaf staan de data van de mijlpalen vermeld. Hieraan zijn de declaraties gekoppeld.

Conform de huidige planning staan de eerste declaraties gepland in het 3e kwartaal van 2005. Het betreft:

- "Kistdam west van de pont ruwbouw gereed" ad EUR 5,06 miljoen (no. Ba1 in onderstaand schema)
- "Kistdam over lengte Auto-onderdoorgang gereed" ad EUR 5,06 miljoen (no. Ba2 in onderstaand schema)
- "Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed" ad EUR 2,66 miljoen (no. Ba4 in onderstaand schema).

Gelijktijdig aan deze rapportage is de eerste declaratie naar Rijkswaterstaat opgesteld. Daarbij is visueel en

tekstueel aangeven wat de stand van zaken is ten aanzien van de gedeclareerde mijlpalen. Het gemeentelijk aandeel bedraagt op prijspeil 2005 circa EUR 92,5 miljoen exclusief BTW, waarvoor binnen de Gemeentebegroting dekking is gevonden. De Gemeenteraad is in december 2002 akkoord gegaan met deze eigen bijdrage en heeft ingestemd met de uitvoering van het project.

6 Planning

Zoals reeds eerder gemeld is, liep de uitvoering van project IJsei circa negen maanden achter ten opzichte van de contractplanning.

Met de aannemer is overeenstemming bereikt over de (inhaal)planning voor 2005. Deze planning is gebaseerd op de mijlpaal "verkeer over de kistdam" per 1 januari 2006. Om deze mijlpaal te halen, dient de aannemer dit jaar circa drie maanden van de eerder ontstane


vertraging in te halen. Aangezien er in de afgelopen periode een verbetering is opgetreden voor wat betreft de voortgang van de uitvoering, wordt ervan uitgegaan dat de mijlpaal gehaald zal worden.

De overige zes maanden vertraging kunnen naar verwachting in de komende jaren ingehaald worden. Of de einddatum van project IJsei (2010) wordt gehaald, is echter ook afhankelijk van de Noord/Zuidlijn. De uitvoering van project IJsei is momenteel onlosmakelijk verbonden met de Noord/Zuidlijn. Wanneer de uitvoering van de Noord/Zuidlijn (specifiek de zinksleuf bij de De Ruijterkade achter CS) vertraagt, schuift de uitvoering van project IJsei ook naar achteren. In januari 2006 wordt de nieuwe planning van de Noord/Zuidlijn (voor wat betreft het Stationseiland) verwacht en zullen de verdere tijdsconsequenties en risico's voor IJsei duidelijk worden. Inmiddels wordt er onderzoek gedaan naar een mogelijke ontkoppeling van project IJsei en Noord/Zuidlijn.

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

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

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

Activiteit	Start	Gereed	Jaar						
			2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bestek, aanbesteding, vergunn.									
Bestek en aanbesteding									
G geheel: Bestek, aanbesteding t/m gunning gereed	27MAY02A	11MAY03A							
Kap: Bestek, aanbesteding t/m gunningen gereed	06SEP04A	08JAN06	kap						
Aanvaarbepaling: Bestek, aanbesteding t/m gun	06SEP04A	29MAY05A	Aanvaarbepaling: Bestek, aanbesteding t/m						
Realisatie									
Algemeen									
Start Uitvoering	28JUL03A								
Oplevering project		16MAY10	Oplevering project						
Kistdam									
Uitvoering kistdam	22SEP03A	25SEP06	Uitvoering kistdam incl. pieren						
Omleggen verkeer naar kistdam	03OCT05*	01JAN06	Omleggen verkeer naar kistdam						
Bruggen (oost en west)									
Bruggen over Westertoegang	19APR04A	02OCT05	Bruggen over Westertoegang						
Bruggen over Oostertoegang	06DEC04A	27NOV05	Bruggen over Oostertoegang						
Autoonderdoorgang									
Uitvoering noordelijke tunnel	09MAY04A	16APR06	Uitvoering noordelijke tunnel						
Uitvoering zuidelijke tunnel	06JAN06*	02SEP07	incl. fundering Uitvoering zuidelijke tunnel						
Bouwkundige afw. en instal. auto-onderd.	06APR06*	08NOV09	Bouwkundige afw. en instal. auto-onderd.						
Auto-onderdoorgang gereed		15NOV09*	Auto-onderdoorgang gereed						
Busstation									
Busstation westzijde in exploitatie incl kap		28OCT07*	bruggen tpv NZlijn Busstation westzijde in exp						
Sluitdeel tpv NZlijn busstation incl. kap	06APR06*	07FEB10	Sluitdeel tpv NZlijn busstation incl. kap						
Start exploitatie Busstation		07FEB10*	volledig Start exploitatie Busstation						
Kabels en leidingen									
Omleggen K&L	29AUG05A	13NOV05	Omleggen K&L						
Maaiveld									
Maaiveldinrichting	16NOV09*	16MAY10	Maaiveldinrichting						
Kap Busstation									
Bouw kap ter weerszijden NZlijn	04DEC06*	28OCT07	Bouw kap ter weerszijden NZlijn						
KW53									
gebaseerd op werkplanning 1.10 van Koop			Kwartaalplanning Project IJSEI						
© Primavera Systems, Inc.			Kwartaal 3, 2005						

Kwartaalverslag 46 is een uitgave van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

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

dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Amsterdam, november 2005

Beeld

Gé Dubbelman/Hollandse Hoogte
Michiel Huijsman
RoVorm/DeBeeldbank.nl
Cees van Giessen Architectural Presentations
Mark Horn
Afdeling Archeologie, BMA Amsterdam
Doriann Kransberg
Adviesbureau Noord/Zuidlijn
Projectbureau Noord/Zuidlijn
Parool
Benthem Crouwel Architecten

Opmaak

CO3, Amsterdam

Druk

Huig digitale producties