

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

**Kwartaalverslag
2e kwartaal 2005**

**Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

INHOUDSOPGAVE

I	NOORD/ZUIDLIJN	Bladzijde
1.	Inleiding	
1.1	Doel	
1.2	Belangrijkste onderwerpen	
2.	Inhoud/Kwaliteit	
2.1	Ontwikkeling ontwerp	
2.2	Proeven	
2.3	Aanbestedingen	
2.4	Werk in uitvoering	
2.5	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	
3.	Tijd	
3.1	Planning	
4.	Financiën	
4.1	Verplichtingen, betalingen en subsidies	
4.2	Budgetcijfers	
4.3	Financiële prognose tot 2012	
4.4	Mijlpalen	
4.5	Omzetbelasting	
4.6	Prijscompensatie	
4.7	Verzekeringen	
5.	Informatie	
5.1	Onderzoek projectorganisatie	
5.2	Communicatie en Projectbegeleiding	
5.3	Leefbaarheidsmaatregelen	
5.4	Stations	
5.5	Communicatiemiddelen	
5.6	media	
5.7	Communicatiemiddelen	

5.8 Media

6. Vooruitblik naar het volgende kwartaal

II AUTO-ONDERDOORGANG EN BUSSTATION

- 1. Doel**
- 2. De opdracht**
- 3. Voortgang**
- 4. Scope**
- 5. Financiën**
- 6. Planning**
- 7. Stand van zaken vergunningen**

I NOORD/ZUIDLIJN

1. 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 Gemeente Vervoerbedrijf 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 april, mei en juni 2005.

1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het tweede kwartaal van 2005 waren:

- Voltooiing van de diepwanden van station Ceintuurbaan. Op 25 mei 2005 werd het laatste paneel gestort. Het gereedkomen van de diepwanden in de Ferdinand Bolstraat mag een markante mijlpaal genoemd worden. De werkzaamheden zijn, gezien de omvang van de diepwanden en de geringe ruimte in de Ferdinand Bolstraat, naar grote

tevredenheid verlopen zonder schade aan de bebouwing. In totaal werden gedurende de periode van iets meer dan een jaar in de Ferdinand Bolstraat 144 panelen gemaakt.

- De aanbestedingen van station Buikslotermeerplein en station Europaplein zijn positief, dat wil zeggen ruim binnen het budget gerealiseerd.
- De organisatie van het Noord/Zuidlijnproject is goed. Op het gebied van contractmanagement, risicomangement en financieel management zijn verbeteringen mogelijk en nodig. Dat kost tijd en geld, maar het zijn goede investeringen. De Noord/Zuidlijn is een technisch-complex project. Onlosmakelijk daarmee verbonden is dat dat ook onzekerheden met zich mee brengt. Dat zijn, in 't kort, de belangrijkste conclusies van een commissie die onder leiding van oud-minister mr. W. Sorgdrager de organisatie en de financiële beheersbaarheid van de Noord/Zuidlijn heeft onderzocht. Op 1 juni presenteerde de commissie haar eindrapport 'De Prijs van Mobiliteit: Bestuur, management en kostenbeheersing bij de Noord/Zuidlijn'. De commissie deed tevens voorstellen die zullen leiden tot een versterking van de projectorganisatie.

2. INHOUD/KWALITEIT

2.1 Ontwikkeling ontwerp

Noord

Nieuwe Leeuwarderweg

Om te voorkomen dat het verkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg teveel hinder zal ondervinden van de bouwwerkzaamheden van de Noord/Zuidlijn is een campagne ontworpen om de weggebruikers te waarschuwen en te stimuleren andere routes te kiezen. Deze campagne is in het tweede kwartaal gestart met de plaatsing van de eerste advertenties.

Het verloop van de verkeersstromen tijdens het werk zal op de voet worden gevolgd door een werkgroep van diensten en bedrijven die opereert onder de vleugels van de gemeentelijke Verkeerscommissie. Deze werkgroep beoordeelt de optredende stremmingen en stelt maatregelen vast om de doorstroming te verbeteren.

Om de geluidsoverlast voor de omgeving tijdens de uitvoering van het werk te bepalen zijn in het tweede kwartaal geluidskaarten opgesteld. Met behulp van deze kaarten zal worden bepaald waar geluidsbeperkende maatregelen nodig zijn. Het eerste concept voor de Geluidskaat Noord is inmiddels klaar.

Ook in de toekomst, als de Noord/Zuidlijn in gebruik is, moet rekening worden gehouden met geluid door het wegverkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg. De geluidsbelasting is onder meer afhankelijk van het type asfalt. Daarom is in het tweede kwartaal onderzocht of geluidsreducerend asfalt kan worden toegepast. De conclusie uit dit onderzoek is dat dit op delen van de weg goed mogelijk is. Het gevolg daarvan is dat de bestaande geluidsschermen in de toekomst voor een groot deel kunnen worden hergebruikt.

Station Buikslotermeerplein

Het ruwbouwbestek is aanbesteed en gegund aan BAM civiel. Het geprognosticeerde aannemingsresultaat is gehaald.

Station Van Hasseltweg

Het ruwbouwbestek is aanbesteed en gegund aan Ballast Nedam. Ook hier is het verwachte aanbestedingsresultaat gehaald.

In situ tunnel Noord-Hollandsch Kanaal

Het bestek is afgerond en de aanbesteding heeft plaatsgevonden op 27 juni 2005. De gunning volgt in het derde kwartaal van 2005.

Binnenstad

Boortunnels

Het consortium Saturn dat verantwoordelijk is voor de bouw van de boortunnels onder de binnenstad onderging in het begin van 2005 een wijziging door het faillissement van één van de partners, het Duitse Walter Bau. De resterende combinatie van Dura Vermeer met het Duitse Züblin nam daarop de contractuele afspraken met de gemeente over.

In het tweede kwartaal ontstond een nieuwe wijziging door de overname van Züblin door het Oostenrijkse Strabag. Dit bouwbedrijf is tevens de nieuwe eigenaar van het dochterbedrijf Dywidag van Walter Bau, dat eerder deelnam in het consortium Saturn. Daarmee is opnieuw een relatie ontstaan tussen Saturn en een deel van WalterBau.

Saturn is in Rotterdam gestart met de bouw van de tunnelboormachine die daar de Statentunnel gaat maken. Het uitvoerend werk in Amsterdam begint in 2007.

Zuideramstel

Herinrichting Europaplein

Het ontwerp van het nieuwe Europaplein was onderwerp van een architectenworkshop in de RAI, een onderdeel van de vakbeurs Urban Design. De ontwerpen gaven een creatieve impuls aan de plannen voor het plein, die in opdracht van het projectbureau Zuid-as worden gemaakt door de dienst Ruimtelijke Ordening.

Station Europaplein

De werkzaamheden aan het station Europaplein zullen leiden tot lawaai, dat hinder kan opleveren voor de activiteiten in het beurscomplex van de RAI. Om dat zoveel mogelijk te beperken is een speciale funderingstechniek gekozen en zijn geluidsbeperkende maatregelen op de apparatuur ontwikkeld. Het resultaat daarvan is in beeld gebracht op een aantal geluidskaarten, die in het tweede kwartaal gereed kwamen. Daaruit blijkt dat de geluidsoverlast beperkt zal zijn tot enkele momenten per dag gedurende perioden van maximaal een week. Dan ontstaan belastingen op de gevels die hoger zijn dan 75 dBA.

Momenteel worden de geluidskaarten met de verwachte pieken en de evenementenkalender van de RAI met elkaar vergeleken. Waar probleem-momenten ontstaan zullen het projectbureau Noord/Zuidlijn en de RAI-organisatie samen een oplossing zoeken.

Onderdoorgang A10

De ontwikkeling van het ontwerp voor de passage van de Ringweg A10 ligt op schema.

Station Zuid/WTC

Het werk aan de Noord/Zuidlijn bij de Beethovenstraat (vanaf 2007) vindt ongeveer gelijktijdig plaats met de werkzaamheden van de NS rond het station Zuid/WTC en bouwwerkzaamheden aan het project Vivaldi. Daarom is in het tweede kwartaal een afstemmingsoverleg gestart tussen de drie projectorganisaties.

Zuidelijke beëindiging

De gemeenteraadscommissie voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur behandelde de voorstellen van B&W voor het zuidelijk eindpunt van de Noord/Zuidlijn. De Commissie ging akkoord met doortrekking in de toekomst naar Amstelveen. Voorlopig wordt een tijdelijk eindpunt op het station Zuid/WTC gerealiseerd.

Een discussie punt was de toekomst van tramlijn 5. De Raadscommissie wil dat tramlijn 5 blijft rijden naar Amstelveen, zolang de Noord/Zuidlijn nog niet is verlengd. Begin juli volgt raadsbehandeling.

Bovenbouw en baan

Bovenbouw

De definitieve ontwerpen voor de contracten Tractie en Energievoorziening, Signalering en Telecommunicatie zijn inmiddels, met uitzondering van de aansluiting op Zuid/WTC, gereed. Ze worden technisch- inhoudelijk beoordeeld door het Gemeentevervoerbedrijf en de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer.

Het spoorontwerp op het station Zuid-WTC wordt zodanig vormgegeven dat tijdelijk gekeerd kan worden via een kopspoor. De dienstregeling van de Noord/Zuidlijn zal daarbij volledig losgekoppeld zijn van die op het overige tram-, sneltram- en metronet. Daardoor wordt de kans op verstoringen verkleind. Wel zijn de metro-werkplaatsen en -wasinstallaties vanaf de Noord/Zuidlijn te bereiken.

Het ontwerp voor Zuid/WTC wordt zodanig vormgegeven dat het doorrijden naar Amstelveen geen grote verbouwingen meer vraagt.

Baan

Voor het contract Baan loopt nog een onderzoek naar de massaveersystemen die zullen worden toegepast om de trillings- en geluidhinder te beperken. Als dit onderzoek is afgerond kan het ontwerp van de rijvloer worden bepaald.

Het definitief ontwerp van de beweegbare noodwaterkering in de tunnel van de Oostlijn zal binnenkort ter beoordeling worden aangeboden aan de vergunningverlenende instanties. De reacties worden verwerkt in het bestek.

Exploitatie

Er is dit kwartaal, in het kader van de exploitatieplannen van de Noord/Zuidlijn, gewerkt aan het opstellen van de functionele en technische eisen voor de treinen op de lijn. Het projectbureau draagt daarbij de randvoorwaarden aan vanuit de techniek.

Overwogen wordt om in de besteksdokumentatie van de contracten transporttechniek naast de bouw ook het beheer en onderhoud op te nemen. Misschien kunnen met deze combi van bouwen en onderhouden financiële, technische en organisatorische voordelen worden behaald. Aan Holland Railconsult is gevraagd een oordeel te geven door middel van een quick scan op de aanbestedingsvarianten. De uitkomsten daarvan worden verwacht in het begin van het derde kwartaal.

2.2 Proeven

Besloten is op het Europaplein een proef uit te voeren om de lengte van de trekpalen te bepalen. Misschien kan door de aanwezige zeer hard samengeperste zandlagen worden volstaan met kortere palen dan eerder is berekend. De proef wordt uitgevoerd in samenwerking met GEO-Delft en start in het derde kwartaal van 2005.

2.3 Werk in uitvoering

Noord

In het tweede kwartaal werd het eerste bestek in Noord, de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Waddendijk en de A10 gegund en ging de aannemer aan het werk. De

werkzaamheden hier hebben tot doel ruimte te maken voor de bouw van het station Buikslotermeerplein.

De uitvoering van het werk tussen de Waddendijk en de IJtunnel ging eveneens van start. Hier wordt ruimte gemaakt voor het station Johan van Hasseltweg. Vanwege de veranderde verkeerssituatie rondom het Meeuwenei werd de signalering in de IJtunnel aangepast.

Stationseiland

Bouwdok Sixhaven

In het bouwdok Sixhaven zullen straks de tunneldelen van de zinktunnel onder het IJ en onder het Centraal Station gemaakt worden. In het tweede kwartaal kreeg het bouwdok steeds meer zijn definitieve vorm. In de noordelijke helft van het bouwdok kwam het heiwerk gereed, de vloer werd gestort en de kuipen drooggezet. Daarna zal het betonwerk van de vloer van het eerste zinkelement starten.

Het heiwerk in de zuidelijke helft van het bouwdok kwam voor meer dan de helft gereed. Daarna begint de aannemer met het maken van de vloer.

Overschrijding werktijden bij Bouwdok Sixhaven.

Bij het bouwdok Sixhaven is, met toestemming van de dienst Milieu en Bouwtoezicht, 10 keer langer doorgewerkt. Dit had meestal te maken met technische omstandigheden.

In de nachten van 9 op 10 mei en van 30 op 31 mei werd in het bouwdok onderwaterbeton gestort. Dit gebeurde ook 's nachts omdat de stort van onderwaterbeton continu door moet gaan. De bewoners in de directe omgeving zijn hierover geïnformeerd. Een aantal van hen heeft gebruik gemaakt van de aangeboden hotelovernachtingen. De eerste nacht waren de werkzaamheden om 04.00 uur klaar, de tweede nacht om 02.00 uur.

Metrostation CS

Onder het stationsgebouw is het aanbrengen van de jetgroutkolommen ter completering van de zgn. sandwichwanden in volle gang. Om het maken van dit complexe werk zo goed mogelijk te laten verlopen is een aantal proefkolommen gemaakt op het plein voor het Centraal Station. Deze proef verliep voorspoedig waarna de eerste kolommen in de sandwichwand onder het stationsgebouw zijn aangebracht. Eind juni waren 30 kolommen klaar. Het uitvoeringsproces is goed onder controle, maar kan nog verder worden verbeterd.

Om de spoorbakken aan de westkant van de middentunnel op te vangen werden in het tweede kwartaal kolommen aangebracht. De opvang van de bakken waarin de treinsporen liggen is nodig omdat in de toekomst onder deze sporen een nieuwe vloer wordt gemaakt. Deze vloer komt te liggen op een wand van buispalen.

Het vermoeden bestond dat onder het stationsgebouw een groot aantal aan elkaar geschakelde funderingspalen (schakelpalen) zaten. Dit vermoeden werd niet bewaarheid. Dat is een positieve uitslag omdat het verwijderen van schakelpalen veel meer tijd vraagt dan het verwijderen van gewone funderingspalen. Wel zijn er van deze oude palen veel meer aangetroffen dan was verwacht. De palen moeten worden weggehaald om het maken van de buispalenwand mogelijk te maken.

Onvervalste primeur

Aan de noordzijde van het Centraal Station werd in het tweede kwartaal de eerste stalen buispaal tot NAP +/- 65 meter op diepte gebracht. Het ging hier om een proefpaal omdat de aannemer bij het maken van de buispalenwand onder het station gebruik maakt van een onvervalste primeur, de microtunneling-techniek. De palen waarvan de helft een lengte heeft van circa 60 meter worden met een speciaal voor dit doel ontwikkelde boor de grond ingetrokken. De komende periode zal het systeem op basis van de ervaringen met deze eerste paal verder worden verbeterd.

In het natte gedeelte van het werkterrein aan de De Ruijterkade werden twee stukken kistdam, een hulpbrug en een bouwkuip gemaakt. De werkzaamheden verliepen goed en waren aan het einde van het tweede kwartaal nagenoeg gereed. Op 1 augustus 2005 zal het werkterrein tijdelijk worden overgedragen aan project IJsei om kabels en leidingen te verleggen en de kistdam en hulpbrug geschikt te maken voor het verkeer.

De diepwand op de zandaanplemping langs de middentoegangsbrug aan de voorzijde van het Centraal Station is gereed.

Caisson Damrak

De bouw van het caisson in het Natte Damrak naast het Victoria Hotel was in het tweede kwartaal in volle gang. De wanden en het dek kwamen gereed. Vanwege de te verwachten SAIL-drukke op het water wordt het eerste deel van deze betonnen "doos" pas daarna, eind augustus, afgezonken.

Overschrijding werktijden Caissons Damrak en Open Havenfront

Er werd soms gewerkt tot 19.00 uur en op zaterdag. De Dienst Milieu en Bouwtoezicht staat dit toe zonder dat daarvoor een ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Het moet dan wel gaan om geluidsarme werkzaamheden.

Diepe stations

Rokin

De productie van de diepwanden aan de westzijde van het Rokin verliep zeer goed. Het laatste diep wandpaneel wordt naar verwachting half augustus 2005 gestort. De productie van de diepwanden aan de westzijde van het Rokin heeft in totaal 5 maanden geduurd. Begin juni 2005 zijn gedurende twee weken Fundexpalen geboord aan de noordkant. Fundex-palen zijn funderingspalen waar later tijdelijk het stationdak op komt te rusten. Om te voorkomen dat de grondwaterstand in de omgeving niet wordt beïnvloed tijdens de ontgraving van de noordelijke verdeelhal moet er in de bodem een waterwerende laag worden aangebracht. Deze laag bestaat uit zogenoemd softgel. Half juni 2005 begon de aannemer met het inbrengen van de softgel op 19 meter diepte.

Overschrijding werktijden bouwterrein Rokin

In totaal werd in het tweede kwartaal vier keer de werktijd overschreden.

In alle gevallen gebeurde dat met toestemming van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht.

Vijzelgracht

Het werk aan de verdeelhal aan de zuidkant van het station vorderde goed. Zo werd de vloer voltooid en legde de aannemer de laatste hand aan de wanden van de verdeelhal.

Ter plaatse van brug 86 over de Lijnbaansgracht werden funderingspalen aangebracht voor de bestaande landhoofden. Deze palen zullen de nieuwe landhoofden en het brugdek ondersteunen.

Het werk aan de Vijzelgracht werd begin 2005 vertraagd door het stilleggen van de jetgroutwerkzaamheden. In het tweede kwartaal bereikten aannemer en onderaannemer overeenstemming over de hervatting van het werk aan de oostkant van de Vijzelgracht. Het grouten aan de westkant werd opgedragen aan een andere onderaannemer.

Ceintuurbaan

De diepwanden van station Ceintuurbaan werden in het tweede kwartaal voltooid! Op 25 mei 2005 werd het laatste paneel gestort. Het gereedkomen van de diepwanden in de Ferdinand

Bolstraat is een markante mijlpaal. De werkzaamheden zijn, gezien de omvang van de diepwanden en de geringe ruimte in de Ferdinand Bolstraat, naar grote tevredenheid verlopen zonder schade aan de bebouwing. In totaal werden in de Ferdinand Bolstraat 144 panelen gemaakt, 131 daarvan zijn 46 meter diep. Alle panelen naast elkaar geplaatst overspannen een afstand van 500 meter. In totaal is 25.000 m³ beton en 4,7 miljoen kg wapeningsstaal gebruikt.

Overschrijding werktijden bij bouwterrein Ceintuurbaan

Er werd langer doorgewerkt op 7 april wegens het inhijzen van een hoekpaneel inclusief een kunststof wapening. Er is te vroeg begonnen op 11 juni met het verwijderen van een kraan. De Dienst Milieu en Bouwtoezicht werd hiervan in kennis gesteld.

Zuideramstel

Europaboulevard.

De eerste fase tijdelijke maatregelen werd afgerond. De tweede fase - de ombouw van de rotonde Europaplein naar kruising - werd aanbesteed en gaat op 22 augustus 2005 van start.

2.4 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 een opleverdatum voor het project opgenomen van december 2011. 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 NZL 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 NZL naar het 3^e 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.

Inzichten per tweede kwartaal 2005

De belangrijkste inzichten per tweede kwartaal 2005 zijn:

- 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.
- 5.2/7.2 Diepe stations binnenstad: planningsopdruk
Nader onderzoek in het tweede kwartaal wijst uit 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.

En definitief beeld van de planning op het Centraal Station en in de binnenstad ontstaat later in 2005 als de onderhandelingen met de verschillende aannemers zijn afgerond. Per 1 januari 2006 wordt een nieuwe referentieplanning vastgesteld.

3.2 Bestuurlijke besluitvorming

Onteigeningsplan

Het onteigeningsplan Noord/Zuidlijn is op 28 mei 2003 vastgesteld door de gemeenteraad. Op 16 januari 2004 heeft de Kroon het onteigeningsplan goedgekeurd, met uitzondering van twee panden. De Kroon oordeelde dat er onvoldoende is onderhandeld met de betrokken eigenaren. Voor deze twee panden aan de Saenredamstraat is een nieuw onteigeningsplan gemaakt. Het College heeft hiermee op 7 december 2004 ingestemd. De in het eerste kwartaal ingezette onteigening moest helaas worden stopgezet omdat nieuwe gegevens bekend werden die een nieuwe procedure noodzakelijk maken. De onteigeningsprocedure is in het tweede kwartaal 2005 weer opgestart. Inmiddels is één van de betrokken panden minnelijk verworven.

Voor het andere pand zal naar verwachting de onteigening eind 3^e kwartaal ter visie worden gelegd.

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.

4. FINANCIËN

4.1 Budgetcijfers

In het tweede kwartaal is het budget aangepast aan de prognose 2012, na aanvaarding van de raadsvoordracht prognose 2012 door de gemeenteraad op 14 juli 2005. Het overzicht is als volgt:

Budgetcijfers projectkosten en – bijdragen (exclusief risicofonds)

<i>Cijfers in EUR mln</i>	<i>Budget Q4/2004</i>	<i>Wijzigingen o.b.v.</i>	<i>Budget Q2/2005</i>
	<i>(pp 2004)</i>	<i>Prognose Q4/2004</i>	<i>(pp 2004)</i>
		<i>(pp 2004)</i>	
<i>Projectkosten</i>			
Bouwkosten	1279,6	+1,7	1281,3
Bijkomende kosten (inclusief Schadebureau)	60,5	-	60,5
VAT-kosten	258,2	+24,3	282,5
Totaal projectkosten NZL exclusief risicofonds	1598,3	+ 26,0	1624,3
<i>Projectbijdragen</i>			
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 gemeentelijk aandeel bedraagt daarmee 454,1 mln:

Budgetcijfers gemeentelijk aandeel (inclusief risicofonds)

<i>Cijfers in EUR mln</i>	<i>Budget Q4/2004</i>	<i>Wijzigingen o.b.v.</i>	<i>Budget Q2/2005</i>
	<i>(pp 2004)</i>	<i>Prognose Q4/2004</i>	<i>(pp 2004)</i>
		<i>(pp 2004)</i>	
Gemeente exclusief risicofonds	396,6	-	396,6
Risicofonds	57,5	-	57,5
Gemeente inclusief 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 tweede kwartaal 2005 is als volgt:

Kengetallen financiële voortgang

<i>Cijfers in EUR mln</i>	<i>1e kwartaal 2005</i>	<i>2^e kwartaal 2005</i>	<i>Toename</i>
Verplicht	875,5	924,1	+ 48,6
Betaald	377,9	405,5	+ 27,6
Ontvangen rijkssubsidie	266,2	266,2	-

4.3 Belangrijke aandachtspunten

De belangrijkste financiële aandachtspunten in dit kwartaal waren:

- Amsterdam Noord: conform doelstelling
In het afgelopen kwartaal werden de contracten 1.1 Buikslotermeerplein, 1.2 Van Hasseltweg en delen van 1.3 Nieuwe Leeuwarderweg inclusief de eerste fase van de Verkeerssignalering IJtunnel aanbesteed. De geraamde aanbestedingsmeevaller werd voor deze contracten grotendeels gehaald. Het eindbeeld zal ontstaan in het derde kwartaal en is naar verwachting positief.
- Contract 3.1/3.2 Centraalstation: onzeker
Bij dit contract wordt onderhandeld over de zogenaamde gemeenschappelijke posten en de planning. Pas aan het eind van 2005 ontstaat meer duidelijkheid over de opleveringsdatum en de kosten van het werk.
- Contract 5.2/7.2 diepe stations binnenstad: vooralsnog binnen bandbreedte
Ook bij dit contract vinden onderhandelingen plaats over de laatste stelpost, het ontgraven van de stations. Mogelijk worden hier, evenals bij het jetgrouten, externe onderaannemers ingeschakeld.

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 tweede kwartaal van 2005 is de volgende mijlpaal gepasseerd : MP135, TD 53 t/m 55, Kabels en leidingen omgelegd.

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 nog niet bekend wanneer de zaak door de Hoge Raad wordt behandeld.

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 afgewezen. 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.

In dit kwartaal werd het indexcijfer voor 2005 bekend gemaakt. Dat bedroeg 0,39%. De problematiek zal hiermee versterkt worden, omdat de werkelijke bouwindex in 2005 naar alle waarschijnlijkheid hoger zal uitvallen. De gemeente heeft ook tegen dit indexcijfer bezwaar aangetekend.

Het is niet bekend wanneer het beroep voorkomt bij de Rechtbank. Het project heeft zoals bekend geen dekking voor het indexrisico.

4.7 Verzekeringen

De gemeente heeft in dit kwartaal alsnog een verzekeringspolis afgesloten die voor het onderdeel aansprakelijkheidsschade tegen betere voorwaarden en lagere kosten dan in 2002 een aanzienlijk hogere dekking biedt. Dat werd mede mogelijk gemaakt door het – vanuit de optiek van de verzekeringsportefeuille bezien – beheerste en gunstige verloop van de bouwactiviteiten. Door deze polis verbetert het risicoprofiel van de gemeente aanmerkelijk waardoor een eerder gemaakte reservering voor risico's in het kader van de interne verzekering deels kan vrijvallen. Uit deze vrijval kunnen in elk geval de poliskosten worden gedekt.

5. INFORMATIE

5.1 Onderzoek Projectorganisatie

Een Commissie onder leiding van oud-minister mevrouw mr. W. Sorgdrager heeft haar onderzoek naar bestuur, management en kostenbeheersing bij de Noord/Zuidlijn op 1 juni afgerond. Dit onderzoek vond plaats in opdracht van de gemeenteraad. De Commissie Sorgdrager kwam tot de conclusie dat het bestuurlijke en ambtelijke systeem rond het project goed heeft gefunctioneerd, maar op onderdelen kan worden verbeterd.. Zij beveelt onder meer aan om de adviezen van het onderzoeksbureau Faithful&Gould inzake het risicomanagement over te nemen, en het controlepotentieel van de gemeenteraad te versterken. In het derde kwartaal zal worden bepaald welke veranderingen in de organisatie worden doorgevoerd.

5.2 Communicatie en Projectbegeleiding

Net als in het vorige kwartaal lag het accent dit kwartaal op omgevingscommunicatie: informatie aan en communicatie met direct betrokken bewoners en ondernemers langs de lijn. Daarnaast werd het Amsterdamse publiek over de voortgang van het project geïnformeerd via Amsterdam.nl/tv en magazine, via de website en via het informatiecentrum.

Het afzinken van het caisson in het Natte Damrak wordt in archeologisch opzicht een belangwekkend moment. Samen met Bureau Monumenten en Archeologie werd een plan van aanpak voor de communicatie geschreven. De bedoeling is een breed publiek te informeren over het archeologisch onderzoek en de resultaten daarvan.

In het tweede kwartaal van 2005 kwamen er 271 vragen en klachten binnen bij het Informatiepunt Noord/Zuidlijn. Dat is beduidend minder dan in het eerste kwartaal toen er 470 verzoeken om informatie werden genoteerd. De vragen (193) gingen met name over de planning en de gevolgen van bouwwerkzaamheden op verschillende locaties, en over de financiële bijdrageregeling. Van de klachten (68) gingen de meeste over geluidshinder en over werken buiten toegestane werktijden.

5.3 Leefbaarheidsmaatregelen

Er werd onderzoek gedaan naar het antwoord op de vraag hoeveel geluid de verschillende werkzaamheden met zich meebrengen. Dit onderzoek leverde zgn. geluidskarten op die exact aangeven hoeveel geluid er op de gevel is bij bepaalde werkzaamheden. Dit inzicht heeft ervoor gezorgd dat de jetgroutwerkzaamheden, die al enige tijd gaande zijn op de

Vijzelgracht, opgenomen werden in de Bijdrageregeling Bouwactiviteiten Noord/Zuidlijn. Dat betekent dat een groep bewoners rondom de toekomstige stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan ook tijdens de jetgroutwerkzaamheden aanspraak kan maken op een vergoeding.

In het 2^e kwartaal zijn de ramen langs de bouwplaatsen van de toekomstige stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan gewassen.

5.4 Stations

Amsterdam Noord inclusief Sixhaven

Begin april startten de werkzaamheden aan de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de A-10 en IJ-tunnel. Over deze werkzaamheden werden vier informatiebrieven verspreid. De ondernemers aan het Buikslotermeerplein (markt en winkelcentrum) werden geïnformeerd over de bereikbaarheid van het plein. Omdat de werkzaamheden aan de Nieuwe Leeuwarderweg ook weggebruikers raken, werd in samenspraak met stadsdeel Amsterdam-Noord, Bureau Stadsregie en Rijkswaterstaat een informatiecampagne opgezet.

De omwonenden van de Sixhaven werden met regelmaat op de hoogte gehouden van de vorderingen van de aanleg van het bouwdok. 4 Gezinnen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om tijdens nachtelijke werkzaamheden de nacht in een hotel door te brengen.

Voor de raadsleden, werknemers, ondernemers en bewoners van het stadsdeel Amsterdam Noord heeft het projectbureau informatieve bijeenkomsten georganiseerd.

Met ingang van 21 juni 2005 wordt iedere derde dinsdag van de maand een spreekuur voor de ondernemers en bewoners gehouden. Het spreekuur vindt plaats in de directieket van de Noord/Zuidlijn op sportcomplex Elzenhagen.

Centraal Station

Elke maand krijgen bewoners en ondernemers een informatiebrief over de stand van zaken van alle projecten in uitvoering op en rond het Stationseiland. In aanvulling hierop vond in mei de halfjaarlijkse Ondernemersbijeenkomst Stationseiland plaats. Vertegenwoordigers van de media kregen eind juni de mogelijkheid om af te dalen in de bouwputten.

Rokin

Sinds april ontvangen bewoners en ondernemers elke twee weken een overzicht van de werkzaamheden. Eind juni verscheen de nieuwsbrief Rokin met daarin een doorkijk naar de

werkzaamheden gedurende de rest van het jaar. Ook in het tweede kwartaal kwam elke maand de Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) bijeen.

De betonnen onderkant van het bouwhek op de Rode Loper werd geschilderd in een vriendelijker kleur. Op de bouwhekken werden informatieborden over de Noord/Zuidlijn opgehangen.

Vijzelgracht

In het tweede kwartaal werden drie bewonersbrieven verstuurd, drie keer kwam de Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) bijeen. In april en mei werden met ondernemers gesprekken gevoerd over het stilgelegde werk en de onderhandelingen met de aannemer. Later in april is bij een van de ondernemers een bijeenkomst georganiseerd. In mei zijn de ondernemers van de Nieuwe Vijzelstraat geïnformeerd over de mogelijkheden voor bevoorrading in verband met het afsluiten van de doorsteek ter hoogte van de Lijnbaansgracht. Er werden nieuwe bereikbaarheidsborden geplaatst voor de ondernemers

Ceintuurbaan

Dit kwartaal werden de diepwanden van het station afgerond, het bouwterrein werd verlaagd naar straatniveau en de hellingbanen op de kruisingen met de zijstraten werden verwijderd. Tegelijkertijd werd het voetpad opgeknapt en werden waar nodig extra afwateringskolken geplaatst. Door deze maatregelen kreeg de Ferdinand Bolstraat een opener en verzorgder uitstraling. Het gereedkomen van de diepwanden werd feestelijk gevierd met een borrel voor bewoners en winkeliers

Het overleg met de ondernemers en met de bewoners van de Ferdinand Bolstraat werd dit kwartaal voortgezet. Belangrijkste onderwerpen waren: de inrichting van de straat tijdens komende bouwfases, de financiële bijdrage en de overlastbeperkende maatregelen voor de komende bouwfase: het jetgrouten. Eind juni is wethouder Van der Horst bij de bewoners op bezoek geweest.

De bewoners werden over de werkzaamheden geïnformeerd door middel van het tweewekelijks overzicht en wanneer nodig met een informatiebrief. Ook kwam dit kwartaal een nieuwsbrief uit.

Een bewoner maakt gedurende enkele maanden gebruik van een andere verblijfplaats. Een andere bewoner woonde enkele weken in een wisselwoning. De werkruimte in het Wibauthuis wordt door drie bewoners gebruikt.

Alle rookmelders in de panden aan het bouwterrein werden gecontroleerd en waar gebreken werden geconstateerd zijn deze weggenomen.

Europaplein

Dit kwartaal zijn een nieuwsbrief en een bewonersbrief gemaakt om omwonenden en ondernemers te informeren over de werkzaamheden. De productie van bouw- en informatieborden werd ter hand genomen zodat ze voor de start van de werkzaamheden eind augustus op hun plaats staan. Begin april is er overleg geweest met één van de ondernemers over parkeerplaatsen tijdens de bouw.

De beurs- en congresactiviteiten van de RAI gaan tijdens de bouw van de Noord/Zuidlijn gewoon door. De omgeving van de RAI moet er dus toonbaar uitzien. Om die reden heeft het projectbureau met de RAI afspraken gemaakt over plaatsing en onderhoud van bouwhekken. Het projectbureau Noord/Zuidlijn zorgt voor plaatsing van de schuttingen, de RAI zorgt voor aankleding en onderhoud.

Informatiecentrum

In totaal hebben in het tweede kwartaal 7325 mensen een bezoek aan Stationsplein 7 gebracht. In het eerste kwartaal waren dat 5438 mensen. Scholen hadden daarin een groot aandeel, want kort na een mailing naar het basisonderwijs hebben zeker 1.500 leerlingen en leerkrachten deelgenomen aan een rondleiding. Eind juni is een thema-avond georganiseerd over archeologie en de Noord/Zuidlijn.

Sommige onderdelen in het informatiecentrum waren hard aan vervanging toe, daar is dit kwartaal aan gewerkt. In juli worden de aanpassingen opgeleverd.

5.5 Communicatiemiddelen

De vernieuwde website werd in april, mei en juni door ruim 35.000 bezoekers aangeklikt. Informatie over de werkzaamheden, alsook de nieuwsberichten zijn de best bezochte rubrieken.

In het tweede kwartaal zijn drie afleveringen gemaakt voor het AT5-programma Amsterdam.nl/tv. In iedere aflevering werd een Amsterdamer geportretteerd die een speciale 'relatie' heeft met de Noord/Zuidlijn. De programma's bereikten een brede groep kijkers. Zo bekeken 105.000 mensen het programma dat op 19 mei werd uitgezonden over Julian, de zoon van de bakker in de Ferdinand Bolstraat. Zijn grootste droom ging in vervulling toen hij met bouwhelm op in de cabine van een hijskraan mocht zitten.

De Noord/Zuidlijn-pagina's in Amsterdam.nl/magazine verschenen in het tweede kwartaal twee keer. Het magazine volgt min of meer hetzelfde format als het AT5-programma. Centraal staat een Amsterdammer met een opmerkelijke visie op of binding met de Noord/Zuidlijn.

Het schriftelijk informatiemateriaal over de Noord/Zuidlijn wordt in de komende tijd grondig vernieuwd. De nieuwsbrieven, de corporate brochure en de factsheets worden onder handen genomen. Het uitgangspunt is de informatie over de Noord/Zuidlijn voor de grote groep algemeen geïnteresseerden toegankelijker en aantrekkelijker te presenteren. De nieuwe brochure zal eind dit jaar gereed zijn.

Kunst & Cultuur

Intrigerend zijn de afmetingen van de betonnen doos (caisson) die in het Natte Damrak voor het Victoria Hotel in het tweede kwartaal steeds meer gestalte kreeg. Het plan is opgevat om op de wanden van dit bouwwerk tijdens de zomermaanden kunstwerken te projecteren. De voorbereidingen zijn in het tweede kwartaal gestart.

Een onderdeel van de in april gehouden Urban Design-beurs in de RAI was het Atelier Europaplein. Het atelier daagde studenten uit ontwerpen te maken voor de definitieve inrichting van het Europaplein na het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn.

Het projectbureau trad op als sponsor van dit Atelier en participeerde in de jury die oordeelde over de plannen van de studenten.

Het projectbureau gaf ook een financiële bijdrage aan het project van Peter Doeswijk die de bouwhekken van de Noord/Zuidlijn opfleurde met enkele honderden foto's van kusjesgevende mensen.

5.6 Media

De bevindingen van de Commissie Sorgdrager waren in het tweede kwartaal het belangrijkste Noord/Zuidlijnthema in de media.

6. VOORUITBLIK NAAR HET VOLGENDE KWARTAAL

In het derde kwartaal van 2005 zullen in de bouw een aantal betekenisvolle stappen gezet gaan worden. Het afzinken van Caisson 1 in het Natte Damrak begint naar verwachting eind september. Op het moment waarop het caisson de bodem van de oorspronkelijke Amstel bereikt ontstaat een unieke mogelijkheid voor archeologisch onderzoek op een plek in de Amsterdamse bodem waar dat tot op heden niet mogelijk was.

In het derde kwartaal zullen ook de diepwanden van het station Rokin worden voltooid. Daarna volgt de fase van het jetgrouten en het maken van het dak. Aan de oostzijde van het station Vijzelgracht begint al in het derde kwartaal het maken van het dak.

In het derde kwartaal vergadert verder de gemeenteraad over de reactie van het College van B&W op de bevindingen van de commissie Sorgdrager. De commissie sprak een positief oordeel uit over de organisatie van het project, maar beval ook een aantal verbeteringen aan. De Raad zal zich tevens buigen over de financiële prognose 2012, die begin 2005 werd opgesteld. In de prognose wordt een lichte kostenstijging van het project voorspeld die echter wordt gecompenseerd door opbrengsten. Het project blijft daarmee binnen het budget.

BIJLAGEN

- De projectplanning per 1 januari 2005
- Stand van zaken vergunningen per 1 juli 2005

BIJLAGE 1: DE PROJECTPLANNING

BIJLAGE 2 STAND VAN ZAKEN VERGUNNINGEN PER 1 JULI 2005

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

1. Aangevraagde vergunningen

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.

Op 16 juni 2005 is 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 drooghouden van de bouwkuipen voor de diverse tunneldelen.

Nieuwe Leeuwarderweg

Op 31 mei 2005 is een vergunning aangevraagd voor het slopen van geluidsschermen aan de Nieuwe Leeuwarderweg (fase 2).

In situ tunnel noord

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 het 2^e kwartaal 2007 en het 4^e kwartaal 2009.

Op 19 mei 2005 is een lozingsvergunning aangevraagd voor het lozen van het bemalingswater buiten de bouwkuip op het Noord-Hollandsch Kanaal. Er moet 80.000 m3 water worden onttrokken in verband met bemaling buiten de bouwkuip tussen het 2^e kwartaal 2007 en het 4^e kwartaal 2009.

Platform Noord-Hollandsch Kanaal

Op 12 april 2005 is een ontheffing op grond van de scheepvaartverordening aangevraagd voor het overslagplatform in het Noord-Hollands kanaal (ten behoeve van de in situ tunnel Noord).

2. Lopende vergunningen

Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonduiker) N20/0002 2005

Op 11 april 2005 is de sloopvergunning voor de fietstunnel Waddenweg verleend. Bezwaar is mogelijk tot 20 juli 2005.

De Bouwvergunning is op 18 april 2005 verleend. Er is 1 bezwaarschrift ingediend.

Behandeling in de bezwaarschriftencommissie is op 18 augustus 2005

Op 3 juni 2005 is de vergunning op grond van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) verleend voor aanpassingen aan de duiker. Bezwaar is mogelijk tot 23 juli 2005.

Station Van Hasseltweg

Op 8 maart 2005 is een extra vergunning in het kader van de WVO 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.

Op 25 februari 2005 is een vergunning aangevraagd voor het onttrekken van grondwater gedurende één jaar voor het bemalen van de bouwputten. De vergunning is 16 juni 2005 verleend en ligt tot 5 augustus 2005 ter inzage.

De bouwvergunning voor het Station Van Hasseltweg is 16 juni 2005 verleend. Beroep is tot 28 juli 2005 mogelijk.

Gronddepot Oostertoegang

De lozingsvergunning voor het gronddepot is op 15 april 2005 verleend. Beroep is tot 13 juli 2005 mogelijk.

Tevens is de milieuvergunning op 3 juni 2005 verleend. Bezwaar is tot 13 juli 2005 mogelijk.

Bouwvergunning station Vijzelgracht

De Raad van State heeft op 9 februari 2005 de beslissing op bezwaar vernietigd omdat het College van B&W onvoldoende gemotiveerd zou zijn afgeweken van het 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

30

bezwaar met inachtneming van de uitspraak van de Raad van State. Deze wordt in het 3^e kwartaal 2005 verwacht.

Bouwvergunning inrichting station Ceintuurbaan

De bouwvergunning is op 15 augustus 2003 verleend. Er zijn bezwaren ingediend. De bezwaarschriftencommissie is op 20 januari 2005 bijeengekomen. Het wachten is op de uitspraak. Deze wordt in het 3^e kwartaal 2005 verwacht.

Kort geding station Ceintuurbaan

Op 22 januari 2004 heeft de rechtbank een vordering in kort geding 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 kort geding heeft eiser hoger beroep bij het Hof ingesteld. Eerste behandeling was op 25 maart 2004. De zaak is ambtshalve geroyeerd.

Metrostation RAI/Europaplein

De bouwvergunning is 2 juni 2005 verleend. Bezwaar is mogelijk tot 14 juli 2005.

3. Tijdelijke vergunningen (artikel 17 WRO)

2 hulpbruggen Meeuwenei (art. 17) (N01/0040 2005)

Op 28 januari 2005 is vergunning aangevraagd voor het oprichten van 2 hulpbruggen bij het Meeuwenei (Johan van Hasseltweg). Deze bruggen zijn nodig om de bouw van station Van Hasseltweg mogelijk te maken en het verkeer af te wikkelen. De vergunning is 24 mei 2005 verleend. Tot 5 juli 2005 is bezwaar mogelijk.

Gronddepot Oostertoegang

Op basis van voortschrijdend inzicht en technische aanpassingen is besloten om de afgegraven grond in een ponton op- en over te slaan in plaats van in een bergbezinkbassin. De bouwaanvraag voor de ponton Oostertoegang is 29 maart 2005 ingediend.

Bouwvergunning werkplatform Singelgracht

Op 25 november 2002 is een bouwvergunning door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht 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 SAC verleend en op 23 april 2003 door DMB. Tegen de SAC-vergunning is beroep ingesteld. De vergunning die door DMB 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 DMB als SAC). De bezwarentermijn liep tot 19 juni 2003. Er is beroep ingesteld.

Op 29 augustus 2003 is een derde bouwvergunning bij DMB en SAC 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.

4. In het tweede kwartaal 2005 onherroepelijk geworden vergunningen

Sloopvergunning geluidsschermen Nieuwe Leeuwarderweg

Voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg is het noodzakelijk dat de geluidsschermen worden gesloopt (de schermen zullen later weer gedeeltelijk worden hergebruikt). De vergunning is op 16 maart 2005 verleend en is nu onherroepelijk.

Sloop viaduct 936 IJdoornlaan

De sloopvergunning voor viaduct 936 bij de IJdoornlaan is op 21 december 2004 verleend. Bezwaar was mogelijk tot 1 februari 2005. Er is één bezwaarschrift ingediend. Deze is niet ontvankelijk verklaard. De vergunning is thans onherroepelijk.

GWV-aanvraag grondwateronttrekking/bemaling stationseiland

Op 3 februari 2005 is de beschikking gepubliceerd voor het onttrekken van grondwater en de bemaling van het Stationseiland. Deze lag ter visie tot 18 maart 2005 en is nu onherroepelijk.

Bouwvergunning werkplatform Singelgracht

De bouwvergunning in heroverweging is op 23 april 2003 door DMB verleend en inmiddels onherroepelijk.

Sloop-/bouwvergunning RAI parkeergarage (P3)

Om de aanleg van station Rai/Europaplein mogelijk te maken moet een deel van de parkeergarage bij de RAI (P3) worden verwijderd. Op 1 november 2004 is hiervoor een sloop/bouwvergunning aangevraagd. Deze is verleend op 12 mei 2005

II Auto-onderdoorgang De Ruijterkade / Busstation CS

1. Doel
2. De opdracht
3. Voortgang
4. Scope
5. Financiën
6. Planning
7. Stand van zaken vergunningen

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 april tot en met juni 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 (**IJ**zijde **S**tations**E**iland): 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 tweede kwartaal van 2005 is de langzaam-verkeersbrug over de Westertoegang geplaatst en in gebruik genomen. De langzaam-verkeersbrug over de Oostertoegang is in juni geplaatst. Er is gestart met de boorpalen voor het noordwestelijke deel van de auto-onderdoorgang. Het Java- en het Velserveer (draagvleugelboot) zijn eind april verplaatst van pier 4 naar het westelijk waterprogramma. Vervolgens is pier 4 gesloopt. Gebouw "Pier 10" is in juni opgeleverd en overgedragen aan de nieuwe eigenaar. Ook is in het tweede kwartaal verder gewerkt aan de kistdam, de zettingsvrije platen ten oosten en westen van de kistdam, de lange westelijke steiger en het westelijke waterplein.

In april is gestart met de functionele omschrijving van de eisen uit het Programma van Eisen voor de Inrichting en Dynamisering (het realiseren van een dynamisch toewijzings-/reizigersinformatie-systeem¹) van het busstation. Op basis van de functionele omschrijving kunnen vervolgens de contractstukken worden opgesteld, waarna de Design & Construct - aanbesteding 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) wordt in het derde kwartaal aan het Dagelijks Bestuur van het ROA voorgelegd.

Met betrekking tot de perronhoogte op het busstation is conform het Beleidskader Toegankelijkheid Openbaar Vervoer, ondanks bezwaren van het GVB, gekozen voor een perron met een hoogte van 18 centimeter. Mocht deze perronhoogte in de praktijk tot problemen leiden, dan zal de oplossing gezocht worden in een verhoging van de verharding van de rijbaan.

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft een (verkeerskundig) schetsontwerp gemaakt voor de buffer- c.q. laad- en losstrook op het busplatform. Dit schetsontwerp is in het tweede kwartaal voorbesproken met vertegenwoordigers van NS, Prorail, Rijkswaterstaat, ROA en de leden van de Centrale Verkeerscommissie (CVC), waaronder het GVB en de Verkeerspolitie. Het ontwerp zal over enige tijd ter advies in de CVC worden gebracht.

Kap

De procedure voor de openbare Europese aanbesteding van de overkapping is gestart. Begin juni is de advertentie voor de aanbesteding geplaatst.

Aanvaarbescherming kistdam

Om de nieuwe IJ-zijde van het Stationseiland te beschermen tegen de gevolgen van een eventuele aanvaring, zal er een aanvaarbescherming worden aangebracht voor de kistdam-/kadeconstructie.

De openbare Europese aanbestedingsprocedure voor het bestek van de aanvaarbescherming heeft inmiddels plaatsgevonden. In mei is de opdracht gegund aan De Klerk uit Werkendam. De opdracht past binnen de directieraming.

¹ In de voordracht aan de Gemeenteraad van Amsterdam m.b.t. het uitvoerings- en kredietbesluit van project IJsei is aangegeven dat de kosten van het dynamische systeem niet zijn opgenomen in de IJsei-projectraming. Voor dit onderdeel zal subsidie worden aangevraagd bij het ROA.

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 risicoreservering aangehouden ter dekking van de mogelijke risico's. Tevens worden beheersmaatregelen bepaald.

In het kader van het risicomanagement van project IJsei is in het vierde kwartaal 2004 voor de vierde keer het financiële - en tijdsrisicoprofiel voor het project vastgesteld. De bestaande risico's zijn opnieuw beoordeeld op kans en gevolg en daarnaast zijn zoveel mogelijk nieuwe risico's geformuleerd. De nieuwe risico's hebben deels betrekking op een nieuw onderdeel, de inrichting en de dynamisering van het busstation.

Het aantal geïnventariseerde risico's binnen het project is gestegen van 134 naar 198. Desondanks komen de risico's financieel 7% lager uit in vergelijking met het risicoprofiel van de derde risicoanalyse. Het hogere aantal geïnventariseerde risico's is te verklaren door een verdiepingsslag ten aanzien van de risico's.

Voor de risico's van het project IJsei is binnen de begroting van de gemeente Amsterdam een risicoreservering opgenomen. De dekking van de risico's is momenteel 39%. De risicoreservering wordt voldoende geacht om op korte termijn optredende risico's af te kunnen dekken. Gezien de stand van zaken van de werken lijkt het vooralsnog niet noodzakelijk extra dekking te voorzien.

De risicoanalyse 2005 wordt omstreeks september uitgevoerd.

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 68,4 miljoen aan uitvoeringskosten aanbesteed, EUR 48,4 miljoen drukt op het gesubsidieerde AO/BS deel. Het project is verplichtingen voor VAT-kosten aangegaan voor een bedrag van EUR 21,3 miljoen, EUR 12,4 miljoen drukt op het gesubsidieerde AO/BS deel.

Voor Communicatie en overigen is het project EUR 0,32 miljoen aan verplichtingen aangegaan, EUR 0,22 miljoen drukt op het AO/BS deel.

De Rijks subsidie 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%. Het Rijk draagt de BTW-component van de beschikking ad EUR 6,55 miljoen af aan het BTW-compensatiefonds.

In de volgende paragraaf staan de herziene data van de mijlpalen vermeld. Hieraan zijn de declaraties gekoppeld. Conform de huidige planning staan de eerste declaraties gepland in het 3^e kwartaal van 2005. Het betreft de "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) en "Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed" ad EUR 2,66 miljoen (no. Ba4 in onderstaand schema).

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

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) haalbaar is, is echter ook afhankelijk van de Noord/Zuidlijn. De uitvoering van project IJsei is immers 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. Begin 2005 is bekend geworden dat de uitvoering van de Noord/Zuidlijn vertraging oploopt. Dit heeft ook gevolgen voor de planning van project IJsei: hierdoor zal de einddatum van project IJsei circa 1 jaar naar achteren zal schuiven. 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.

Gezien het bovenstaande is er een aantal onzekerheden in de planning van het project en daarmee in de onderstaande data.

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

** Het busplatform wordt in twee delen gebouwd met een opening ter plaatse van de Noord/Zuidlijn (sluitstuk na realisatie van het betreffende deel van de Noord/Zuidlijn). De consequenties van de vertraging van de Noord/Zuidlijn zijn hier nog niet in verwerkt.*