

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

**Kwartaalverslag  
1e kwartaal 2005**

**Gemeente Amsterdam  
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

# INHOUDSOPGAVE

## I NOORD/ZUIDLIJN

### 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
- 3.2 Bestuurlijke besluitvorming

### 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

### 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 januari, februari en maart 2005.

### **1.2 Belangrijkste onderwerpen**

De belangrijkste ontwikkelingen in het eerste kwartaal van 2005 waren:

- Een gunstige aanbesteding van vijf bestekken in Amsterdam-Noord, waaronder het station Buikslotermeerplein;
- Het storten van de vloer van de startschacht voor de tunnelboormachines aan het Damrak op 20 maart door 250 betonwagens;
- Het stilleggen en weer hervatten van werkzaamheden aan de stations Vijzelgracht en Centraal Station;
- De opstelling van een geactualiseerde Financiële Prognose 2012 die aangeeft dat de bouw van de Noord/Zuidlijn binnen het budget verloopt.



## 2. INHOUD/KWALITEIT

### 2.1 Ontwikkeling ontwerp

#### Noord

##### *Nieuwe Leeuwarderweg*

De bouwwerkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn en de verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg mogen de doorstroming van het verkeer in de toekomst niet teveel belemmeren. Om de verkeersreductie te beperken tot maximaal 20% zijn maatregelen ontworpen die in het eerste kwartaal van 2005 zijn vastgelegd in een implementatienota.

Op verzoek van de bestuurlijke coalitie Noordwaarts werd een extra tunnel onder de Nieuwe Leeuwarderweg toegevoegd aan de werkzaamheden ten behoeve van de Noord/Zuidlijn. Deze tunnel ter plaatse van de Van Heekweg is belangrijk voor de bussen van en naar het nieuwe busstation Buikslotermeerplein. De tunnel is via de gebruikelijke acceptatieprocedure binnen de scope van de Noord/Zuidlijn gebracht. De kosten en risico's zijn voor rekening van Noordwaarts.

In opdracht van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer is in het eerste kwartaal een technische studie afgerond naar de ontsluiting van de toekomstige tailtrack bij het station Buikslotermeerplein voor onderhoud en vuilafvoer.

Nog in studie is de afweging tussen de hoogte van de geluidsschermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg in relatie tot het type asfalt. Bij een geluidsreducerend asfalt zijn de aanleg- en onderhoudskosten van de verharding hoger, maar kunnen de geluidsschermen lager zijn dan bij niet-geluidsreducerend asfalt. Op plaatsen waar wringend verkeer optreedt of bij hellingen worden de onderhoudskosten echter te hoog om nog geluidsreducerend asfalt toe te kunnen passen. Momenteel wordt gezocht naar een optimale oplossing.

Bij alle projecten in Noord, zowel aan de Nieuwe Leeuwarderweg als bij de bouw van stations en railtracés, is veel heiwerk nodig. Daarom is geluidsonderzoek gestart dat zal resulteren in geluidskaarten voor alle werkzaamheden. Aan de hand van deze geluidskaarten zal worden bepaald of er nog aanvullende geluidsreducerende maatregelen nodig zijn.

In overleg met het Hoogheemraadschap werd in het eerste kwartaal een technische oplossing gevonden voor de afwatering van het water tijdens de bouw in Amsterdam-Noord.

#### *Station Buikslotermeerplein*

Het bestek van de ruwbouw is afgerond en de aanbesteding vond plaats op 8 april 2005.

#### *Station Van Hasseltweg*

Het bestek van de ruwbouw is gereed en de aanbesteding zal plaatsvinden op 10 mei 2005.

#### *In situ tunnel Noord-Hollandsch Kanaal*

Het bestek voor deze tunnel is eveneens gereed. De aanbesteding zal plaatsvinden op 27 juni 2005.

### Binnenstad

#### *Boortunnels*

Eén van de partners in het consortium Saturn dat de boortunnels aanlegt, het Duitse bouwbedrijf Walter Bau, geraakte in het eerste kwartaal van 2005 in surséance. Dit is voor de twee overige partners reden geweest om de samenwerking met deze partner te beëindigen. De resterende combinatie zal de contractuele afspraken nakomen.

#### *Rokin*

Het College van B&W heeft in het eerste kwartaal besloten tot de bouw van een ondergrondse fietsenstalling bij de zuidelijke verdeelhal van station Rokin. Het ruimtelijk conflict tussen de hellingbanen van de fietsenstalling en de overstort van het onderliggende bergbezinkbassin werd opgelost door de hellingbanen en de ingang van de fietsenstalling aan te passen. De voorbereidingen zijn in volle gang om de bouw van de fietsenstalling en de verdeelhal Zuid gelijktijdig te laten plaatsvinden.

### Zuideramstel

#### *Herinrichting Europaplein*

Samen met het projectbureau Zuidas en het Stadsdeel Zuideramstel wordt gewerkt aan een ontwerp voor het voorplein bij de RAI. De realisatie van dit plan zal de fasering van de Noord/Zuidlijn volgen.

#### *Station RAI*

Het bestek van dit station is gereed. De aanbesteding zal plaatsvinden op 8 juni 2005.

In de afgelopen maanden is een studie verricht naar de reductie van geluidshinder tijdens de bouw van het station en de aangrenzende tunneldelen. Momenteel worden nog geluidskaarten gemaakt. In het bestek is een gekozen voor een bijzonder paalttype om zowel de trillingshinder als de geluidshinder omlaag te brengen. Verder zijn in het bestek geluidsgrenzen vastgelegd waarbinnen de aannemer tijdens de bouw moet blijven.

In overleg met de RAI is in het bestek opgenomen dat de aannemer maximaal 30 dagen per jaar niet zal heien. Dit is gedaan om voor de RAI belangrijke congressen ongestoord te laten plaatsvinden. Er wordt intensief overlegd met de RAI over de inpassing van de verschillende evenementen in de uitvoeringsplanning van de bouw.

#### *Onderdoorgang A10*

Het bestek van de onderdoorgang van de A10 en de oprit naar de A10 alsmede de kruising van de ringsporen wordt momenteel gemaakt.

De uitvoering van dit werk vindt plaats in de zomer van 2006, als Rijkswaterstaat groot onderhoud verricht aan de rijksweg en de opritten. Er is dan gedurende enkele weekeinden geen verkeer. Door afstemming van de werkzaamheden aan het onderhoud van de rijksweg en de bouw van de onderdoorgang wordt de overlast beperkt.

#### *Zuidelijke beëindiging*

Het college van B&W heeft in het eerste kwartaal een beslissing genomen over de zuidelijke beëindiging van de Noord/Zuidlijn: besloten is dat de Noord/Zuidlijn in het eindbeeld doorrijdt naar Amstelveen. Om zeker te zijn van een tijdige exploitatiestart in 2012 wordt een tijdelijk eindpunt voorbereid op het station Zuid/WTC. Het voorontwerp van deze tijdelijke beëindiging en de bijbehorende brug over de Beethovenstraat is gestart.

Mochten de noodzakelijke infrastructurele maatregelen in Amstelveen niet in 2012 gereed zijn dan zal tijdelijk worden gekeerd op het huidige Zuid/WTC. Het ontwerp wordt zodanig vormgegeven dat verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen zonder al te grote verbouwingen mogelijk is.

#### Bovenbouw en baan

##### *Bovenbouw*

De definitieve ontwerpen voor de contracten Tractie (inclusief energievoorziening), Signalering en Telecommunicatie zijn (met uitzondering van de aansluiting op Zuid/WTC) in het eerste kwartaal van 2005 opgeleverd. Er vindt een technisch-inhoudelijke afstemming van de ontwerpen plaats met het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf en de hoofdafdeling Beheer van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer.

In het eerste kwartaal werd verder begonnen met de formulering van de functionele en technische eisen aan het rijdend materieel. Het projectbureau Noord/Zuidlijn draagt daarbij de randvoorwaarden aan vanuit de techniek.

In het komende jaar zullen werkgroepen starten met betrekking tot kaartverkoopautomaten

en toegangspoortjes, exploitatiestart en integratie verkeersleiding.

### *Baan*

Voor het contract Baan is het voorlopig ontwerp van de rijvloer gereed. Het ontwerp wordt momenteel getoetst met behulp van trillingsonderzoek. Daarna zal een definitieve keuze worden gemaakt met betrekking tot de constructie van de rijvloer, waarna het definitief ontwerp wordt opgesteld. Het onderzoek naar de kosten van de massaveersystemen die nodig zijn om trillings- en geluidshinder tot een minimum te beperken is nog gaande.

Het definitief ontwerp van de beweegbare noodwaterkering in de tunnel van de Oostlijn is in uitvoering en zal ter beoordeling worden aangeboden aan de vergunningverlenende instanties. De reacties worden verwerkt in het bestek van de Noord/Zuidlijn.

## **2.2 Proeven**

Zowel in Amsterdam-Noord als in Amsterdam Zuid zijn geluidskaarten in de maak. Aan de hand van deze kaarten zal worden bepaald of aanvullende geluidsmaatregelen nodig zijn om de overlast voor de omgeving te beperken.

## **2.3 Aanbestedingen**

In het eerste kwartaal van 2005 zijn de volgende bestekken aanbesteed en gegund:

- Kappen van bomen Nieuwe Leeuwarderweg.
- Eerste fase Nieuwe Leeuwarderweg Noord.
- Eerste fase Nieuwe Leeuwarderweg Zuid.
- Eerste fase IJtunnelsignalering
- Station Buikslotermeerplein

De bestekken konden ruim binnen het budget worden gegund.

## **2.4 Werk in uitvoering**

### Noord

In het eerste kwartaal zijn de bomen die plaats moeten maken voor de werkzaamheden in Amsterdam-Noord tot september 2005 verwijderd.

Het eerste bestek fase 1 noord van de Nieuwe Leeuwarderweg werd in het eerste kwartaal gegund. De aannemer start op 4 april 2005 met zijn werkzaamheden.

## Stationseiland

### *Zinktunnel IJ / Bouwdok Sixhaven*

Het bouwdok Sixhaven is inmiddels geheel ontgraven tot de gewenste ontgravingsdiepte, de slibrestanten zijn verwijderd en de kuipen staan vol water. In de meest noordelijke bouwkuipsectie (A) zijn in het eerste kwartaal de heiwerkzaamheden van de trekpalen onder het bouwdok gestart. Deze palen dienen om te voorkomen dat de vloer van het bouwdok door de grondwaterdruk komt opdrijven. Inmiddels zijn circa 100 palen aangebracht.

In de zinksleuf bij de Sixhaven zijn in twee van de drie secties (E en F) de stempelramen aangebracht. Deze secties zijn ontgraven tot een niveau van NAP –10 m.

### *Metrostation CS*

In het eerste kwartaal werden in het zuidelijk deel van de stationshal de laatste oude houten palen onder het stationsgebouw getrokken. Zij zijn inmiddels vervangen door tubexpalen, in de grond gedraaide stalen schroefpalen die worden opgevuld met beton. Deze rijen tubexpalen zullen worden gecompleteerd tot zgn sandwichwanden door het tussen de palen aanbrengen van jetgroutkolommen. Die worden gemaakt door onder hoge druk een mengsel van water en cement in de grond te brengen en na vermenging met de grond uit te laten harden.

Onder de treinsporen zal in de toekomst een nieuwe vloer worden aangebracht op een buispalenwand. Het hulpwerk voor de opvang van de spoorbakken in de middentunnel aan de westzijde is inmiddels nagenoeg gereed. Om de buispalenwand te kunnen maken moeten in het stationsgebouw aan de IJzijde oude funderingspalen worden verwijderd. Uit metingen is gebleken dat het hier waarschijnlijk gaat om zgn. schakelpalen, bestaande uit drie paalsegmenten aan elkaar gekoppeld door gietijzeren moffen. Door deze complicatie zal het verwijderen van de palen meer tijd in beslag nemen dan verwacht. Toch wordt de start van het maken van de buispalenwand nog steeds verwacht in het tweede kwartaal van 2005.

Aan de noordzijde van het Centraal Station verlopen de werkzaamheden in het natte gedeelte van het werkkerrein aan de De Ruijterkade goed. In aansluiting op de kistdam van het project IJsei maakt de aannemerscombinatie van de Noord/Zuidlijn hier twee kistdamsegmenten. Daarnaast worden boorpalen en damwanden aangebracht voor de bouwkuip De Ruijterkade. Aan de zuidzijde van de Centraal Station op de zandaanplemping langs de middentoegangsbrug naar het voorplein werden in het eerste kwartaal de diepewandwerkzaamheden gestart voor de verdeelhal van het metrostation CS.

Meningsverschil tussen de aannemerscombinatie en de gemeente over het aanbrengen van de jetgroutkolommen onder het stationsgebouw leidde in het eerste kwartaal tot een tijdelijke onderbreking van de werkzaamheden. Inmiddels is het werk hervat. De gemeente en de

aannemerscombinatie streven naar overeenstemming in het tweede kwartaal van 2005 over alle discussiepunten in het contract CS.

#### *Caissons Damrak en Open Havenfront*

In het eerste kwartaal van 2005 werd het betonwerk gestart voor het startschachtcaisson. Het caisson bestaat uit een betonnen “doos”, aan de onderkant voorzien van zogenoemde snijranden. Tijdens het afzinken wordt de grond tussen deze snijranden losgespoten en weggepompt, zodat het caisson zich langzaam maar zeker de grond in “snijdt”.

Als eerste werden in het afgelopen kwartaal de betonnen snijranden van het caisson gestort. Op zondag 20 maart 2005 vond de grootste aaneensluitende betonstort van het project Noord/Zuidlijn plaats bij het storten van de vloer van het startschachtcaisson. 250 betonwagens voerden in het weekend binnen een dag 2500 kuub beton aan. Aansluitend zullen in het tweede kwartaal de wanden van het caisson worden gemaakt.

#### Diepe stations

##### *Rokin*

De ondergrondse obstakels ter plaatse van het tracé van de nog te maken diepwanden aan de westzijde werden in het eerste kwartaal voorspoedig verwijderd. Met de kennis en ervaring die is opgedaan aan de oostzijde is ook aan de westzijde gekozen voor de boormethode in plaats van de eerder gedachte damwandkuipen.

De diepwandproductie aan de westzijde startte op 15 maart 2005. Omdat het tijdsverloop van de betonstort van een diepwandpaneel onzeker is, is ook voor de westzijde ontheffing gevraagd om op door de week tot 22.00 uur 's avonds te mogen werken. Op zaterdag vinden onderhoudswerkzaamheden plaats om de periode van hinder voor de omgeving te verkorten. Voor de vervolgactiviteiten, het jetgrouten, het maken van het stationsdak en de bouw van de verdeelhallen noord en zuid is eveneens toestemming gevraagd voor avondwerk.

In navolging van het plaatsen van voorzetramen op de bouwlocatie station Ceintuurbaan, werden ook de daarvoor in aanmerking komende woningen aan het Rokin voorzien van voorzetramen.

##### *Vijzelgracht*

Met enige vertraging werden in februari 2005 de herstelwerkzaamheden aan de damwandkuip van de zuidelijke verdeelhal afgerond. Deze werkzaamheden waren noodzakelijk om de kuip ter plaatse van café Mulder (Nieuwe Vijzelstraat 7) waterdicht te maken, nadat het monitoringsysteem zettingen van de naastgelegen panden aangaf. De damwandplanken bleken niet sluitend aangebracht. Hierdoor kon grondwater in de bouwkuip stromen en daalde de

grondwaterstand aan de buitenzijde van de kuip. Dit leidde tot zettingen, maar door tijdig maatregelen te nemen is schade voorkomen.

Na het herstel van de damwand is de bouwkuip inmiddels leeggepompt en wordt nu de vloer van de verdeelhal zuid aangebracht. Daarna volgen de wanden en het dak. Voor deze werkzaamheden is ontheffing van de werktijden aangevraagd om verloren tijd in te kunnen lopen.

Om de toekomstige wanden van het station te stempelen zal tussen de diepwanden onder de Vijzelgracht een groutlichaam worden aangebracht op een diepte van NAP -33m. Dat gebeurt door jetgrouting, een techniek waarbij onder hoge druk een mengsel van water en cement in de grond wordt gespoten.

Meningsverschil tussen de hoofd- en de onderaannemer over het jetgroutcontract leidde in het eerste kwartaal tot het stilleggen van dit onderdeel van het werk aan de Vijzelgracht. Inmiddels is het gROUTEN weer hervat. De gemeente en de hoofdaannemer hebben afspraken gemaakt om herhaling te voorkomen.

In het eerste kwartaal zijn de daarvoor in aanmerking komende woningen rond de bouwlocatie station Vijzelgracht voorzien van voorzetramen.

#### *Ceintuurbaan*

Aan de Ferdinand Bolstraat kwamen in het eerste kwartaal de werkzaamheden aan de diepwanden vrijwel gereed. Na dit kwartaal resteren nog 6 diepe panelen en 10 ondiepe. Als de diepwanden in de loop van april 2005 zijn afgerond zal het bouwterrein worden verlaagd tot onder straatniveau en wordt de binnenste geleidebalk gesloopt. Ter plaatse van de zijstraten verdwijnen de geleidebalken helemaal en worden ook de hellingbanen verwijderd, zodat de voetgangers weer in rechte lijn over de trottoirs van de Ferdinand Bolstraat kunnen lopen. Nadat het bouwterrein op deze wijze is omgebouwd wordt medio 2005 het jetgrouten gestart.

#### Zuideramstel

##### *Europaboulevard.*

In het eerste kwartaal startte de uitvoering van een aantal tijdelijke maatregelen aan het Europaplein. De bomen voor de eerste fase van de werkzaamheden werden verwijderd, waarbij een deel werd verplaatst naar IJburg en een ander deel een nieuwe plek vond in het Amstelpark. Daarnaast werden bomen vervoerd naar Heerlen en bracht een aannemer uit Naarden een aantal bomen naar de kwekerij. Een rechtszitting tegen de verleende kapvergunning ging niet door omdat de eiser zijn bezwaar introk.

De werkzaamheden op het Europaplein werden afgestemd op de grote evenementen in het RAI-complex. In het eerste kwartaal waren dat onder meer de HISWA, de auto-RAI en de Huishuisbeurs. Ook werd met de RAI-directie overlegd over een passend ontwerp voor de bouwhekken.

### Werktijden

In het eerste kwartaal werden incidenteel op verschillende bouwlocaties de toegestane werktijden overschreden. Bij het bouwdok Sixhaven, waar tot 18.00 uur mag worden gewerkt, gebeurde dit vijf keer. Er was sprake van onvoorziene tegenvallers. Over de overschrijding van de werktijden vond overleg plaats met de dienst Milieu en Bouwtoezicht.

Op het Damrak werd met toestemming van de dienst Milieu- en Bouwtoezicht op vijf zaterdagen gewerkt. Het ging om geluidsarm vlechtwerk aan het startschachtcaisson voor de tunnelboormachine .

Op het Rokin werd één avond doorgewerkt na de toegestane eindtijd (22.00 uur) doordat de stort van een diep wandpaneel onverwacht langer duurde dan gepland. Aan de Vijzelgracht werd met toestemming van de dienst Milieu- en Bouwtoezicht eveneens één avond doorgewerkt tot 23.30 uur aan het onderhoud van een boor en een pomp.

Bij het station Ceintuurbaan was op vijf dagen sprake van overwerk na 22.00 uur. Vier keer gebeurde dat na het informeren van de omwonenden. Op één avond was er een onvoorziene uitloop door extreme weersomstandigheden. Ook hier vond overleg plaats met de dienst Milieu en Bouwtoezicht.

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

Er hebben zich in het eerste kwartaal van 2005 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 Planning**

##### Nieuwe referentieplanning

In dit kwartaal is de referentieplanning voor 2005 opgesteld. Aan deze planning worden een jaar lang de feitelijke ontwikkelingen getoetst. De nieuwe referentieplanning laat zien dat de voorziene start van de exploitatie opschuift van oktober 2011 naar december 2011. Dit is het gevolg van een als onvermijdelijk te beschouwen vertraging op het contract 3.1/3.2 (Centraal Station) van per saldo ongeveer 11 weken. Het contract Centraal Station is opnieuw tijdskritiek en daarmee bepalend voor de totale projectplanning.

Ook de stations in de binnenstad kampen met een vertraging, geraamd op ongeveer 47 weken. Daarmee zou de eindoplevering van de Noord/Zuidlijn verder opschuiven dan tot december 2011. Er bestaan echter reële kansen om de vertragingen te compenseren door planningsversnellende maatregelen waarna momenteel onderzoek plaatsvindt. De resultaten daarvan worden medio 2005 verwacht. Als de beoogde besparingen kunnen worden gerealiseerd, blijft de voorziene vertraging van de diepe stations beperkt en wordt de opleverdatum in de nieuwe referentieplanning gehaald.

De overige contracten houden een (lichte) speling ten opzichte van de twee tijdskritieke contracten.

##### Risico's

Zowel de contracten Centraal Station als diepe stations Rokin zijn tijdskritiek voor het project. Beide contracten kennen (zie hiervoor) risico's op verdere vertraging die de voorziene opleverdatum van de Noord/Zuidlijn doen opschuiven. Volgens de huidige inzichten zit de bandbreedte van de planningsrisico's in de genoemde contracten tussen de drie en zeven maanden. De maatregelen om deze risico's te beheersen bestaan enerzijds uit planningsoptimalisatie en anderzijds uit het claimen van extra tijdmanagement bij de betrokken aannemers.

#### **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 omdat er onvoldoende zou zijn onderhandeld met deze 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 wordt in het tweede kwartaal weer opgestart. Inmiddels is één van de betrokken panden minnelijk verworven.

#### Tweede herziening Bestemmingsplan

Op 13 oktober 2004 heeft de gemeenteraad de tweede herziening van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn vastgesteld. Hiertegen zijn enkele bedenkingen ingediend bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De hoorzitting is geweest op 30 maart 2005. In de tweede herziening van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn is het beschermend karakter van het plan expliciet vastgelegd.

#### Onderzoek in opdracht van de Gemeenteraad

In het eerste kwartaal startte het onderzoek naar de financiële beheersing van het project Noord/Zuidlijn in opdracht van de Gemeenteraad. Het onderzoek wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een commissie van onafhankelijke deskundigen onder leiding van oud-minister mevrouw mr. W Sorgdrager. De gemeenteraad besloot tot het onderzoek op 16 juni 2004 naar aanleiding van de eerste Financiële Prognose 2012.

Het projectbureau was in het eerste kwartaal intensief betrokken bij het onderzoek. De onderzoekers ontvingen uitgebreide documentatie en er waren 31 meetings en interviews waarin verschillende aspecten van het project werden toegelicht. Het rapport van de Commissie Sorgdrager zal in het tweede kwartaal verschijnen.

## 4. FINANCIËN

### 4.1 Verplichtingen, betalingen en subsidies

Aan het einde van het eerste kwartaal 2005 was het totaalbedrag van de aangegane verplichtingen (exclusief een nog te verrekenen saldo BTW) EUR 875,5 miljoen. Aan het einde van het vierde kwartaal 2004 was dit EUR 858,9 miljoen, een toename derhalve van EUR 16,6 miljoen. Aan het einde van het eerste kwartaal 2005 was van het totaal aan verplichtingen EUR 377,9 miljoen feitelijk betaald. Per einde eerste kwartaal 2005 was totaal aan subsidie bij het Rijk EUR 266,2 miljoen gedeclareerd en ontvangen.

### 4.2 Budgetcijfers

In het tweede kwartaal van 2004 werd het budget van de Noord/Zuidlijn verhoogd door een extra reservering van EUR 91,4 mln conform het besluit van de gemeenteraad van 16 juni 2004. Daarnaast werd in het derde kwartaal van 2004 het nog niet bestede budget met 3,5% verhoogd van prijspeil 2003 naar prijspeil 2004. Het budget per eerste kwartaal 2005 is gelijk aan het budget per vierde kwartaal 2004 en is hierna schematisch weergegeven.

<i>Budgetcijfers in EUR mln</i>	<i>4<sup>o</sup> kwartaal 2004 (prijspeil 2004)</i>	<i>1<sup>o</sup> kwartaal 2005 (prijspeil 2004)</i>
<b>Projectkosten</b>		
Bouwkosten inclusief onvoorzien	1279,5	1279,5
Schadebureau, bijkomende kosten	60,5	60,5
VAT-kosten	258,3	258,3
<b>Totaal projectkosten</b>	<b>1598,3</b>	<b>1598,3</b>
<b>Externe bijdragen</b>		
Rijk	1120,3	1120,3
Regio	81,4	81,4
<b>Totaal externe financiering</b>	<b>1201,7</b>	<b>1201,7</b>
<b>Gemeentelijke bijdrage</b>		
Gemeente excl. Risicofonds	396,6	396,6
Risicofonds	57,5	57,5
<b>Gemeente incl. risicofonds</b>	<b>454,1</b>	<b>454,1</b>

### 4.3 Financiële prognose 2012

In het vierde kwartaal van 2004 werd een nieuwe doorrekening gemaakt voor het gehele project tot aan de oplevering in 2012. Deze financiële prognose 2012 werd op 22 maart 2005 door het College goedgekeurd en geagendeerd voor de raadscommissie VVI op 6 april 2005.

#### Bouwkosten

In de prognose 2012 zijn de geraamde bouwkosten vrijwel identiek aan het budget. Hoewel het eindbeeld stabiel is – de herziene raming van de bouwkosten komt per saldo EUR 1,7 mln hoger uit

– is de dynamiek achter dit cijfer groot. Voor enkele contracten zijn de ramingen verlaagd als gevolg van gunstige vooruitzichten op de bouwmarkt en als gevolg van besparingsdoelstellingen. Voor andere contracten (CS en de stations in de binnenstad) vertonen de kostenramingen of risico's juist een opwaartse trend. Deze stijgingen van kosten en risico's maken deel uit van de herziene prognose, evenals de effecten van maatregelen in de vorm van intensieve begeleiding enerzijds en tegenclaims op het gebied van tijd anderzijds.

#### VAT-kosten

Om de operationele beheersing van de contracten in uitvoering (met name CS en de stations in de binnenstad) te verbeteren is extra inzet nodig van specialisten op het gebied van planning, claim- en risicomangement. Dit is de kern van het advies van de Commissie Kieft eind 2004 over de operationele beheersing van het project. Daarnaast is extra ontwerpcapaciteit nodig om ontwerpoptimalisaties, besparingen en versnellingen door te voeren en wensen c.q. eisen van het bevoegd gezag te honoreren. Tenslotte is extra toezicht vereist, met name op de werken bij CS en in de binnenstad. Bij elkaar komt de raming van de VAT-kosten tot 2012 EUR 24,3 mln hoger uit dan het beschikbare budget.

#### Opbrengsten en risico's

Tegenover de geraamde hogere bouw- en VAT-kosten van bij elkaar EUR 26 mln staat een netto opbrengst van de parkeergarages Rokin en Vijzelgracht van eveneens tenminste EUR 26 mln. Daarmee komt het zekere of voorziene totaaltekort op de projectkosten op nul uit. Daarnaast zijn er meer onzekere risico's voor bouw- en VAT-kosten die gemiddeld bij elkaar EUR 21 mln hoger uitkomen dan het beschikbare risicofonds van EUR 57,5 mln. Daartegenover staat een kans van een extra netto opbrengst van de parkeergarages Rokin en Vijzelgracht van EUR 11 mln. Het totaal tekort van de risico's t.o.v. het risicofonds komt daarmee uit op gemiddeld EUR 10 mln, een bedrag dat binnen de 90%-bandbreedte van de risico's valt.

De eindconclusie van de herziene prognose 2012 is dat er op basis van de huidige inzichten geen aanpassing van het budget noodzakelijk is. Drie bijzondere posten staan hierbij – zoals gebruikelijk – PM. Dat zijn het indextekort op de rijkssubsidie, het BTW-risico en eventuele scoperisico's. De eerste twee posten worden hierna toegelicht, de laatste post dient uitsluitend als rappel omdat wijzigingen in de scope geen invloed behoren te hebben op de financiën van de Noord/Zuidlijn.

#### **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 eerste kwartaal van 2005 zijn geen mijlpalen gepasseerd.

#### **4.5 Omzetbelasting (BTW)**

De gemeente stelt bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn als ondernemer te handelen en daarom in aanmerking te komen voor volledige teruggave van omzetbelasting over alle projectkosten. Hierover bestaat verschil van inzicht met de Belastingdienst. De gemeente heeft een gerechtelijke procedure voor het Gerechtshof in eerste aanleg in maart 2003 gewonnen waarop de Staatssecretaris van Financiën in cassatie is gegaan bij de Hoge Raad. Nog niet bekend is wanneer de zaak door de Hoge Raad wordt behandeld. Zolang de zaak onder de Hoge Raad is, wordt het BTW-risico PM gesteld.

#### **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 beheersbaar 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. Het is nog 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 medio 2004 een eindvoorstel gedaan aan de aannemers inzake het Handboek Bouwschade met daarin een uitbreiding van de dekking voor aansprakelijkheidsschade. Hieraan was de voorwaarde verbonden van een principe-akkoord voor het gehele verzekeringsdossier van alle aannemers. Aan deze voorwaarde is nog niet voldaan, zodat de gemeente de aannemers in het derde kwartaal van 2004 heeft laten weten dat het Handboek Bouwschade met de bestaande voorwaarden en dekking uitgangspunt blijft.

Inmiddels zijn in het vierde kwartaal van 2004 en het eerste kwartaal van 2005 besprekingen gevoerd met een externe verzekeringspartij die tegen betere voorwaarden en lagere kosten dan in 2002 een aanzienlijk hogere dekking biedt voor aansprakelijkheidsschade aan derden. Dat wordt mede mogelijk gemaakt door het – vanuit de optiek van de verzekeringsportefeuille bezien – beheerste en gunstige verloop van de bouwactiviteiten. De lopende besprekingen bieden een kans voor de gemeente om alsnog een deel van de schaderisico's extern te verzekeren en daarmee het risicoprofiel van de gemeente substantieel te verlagen. Uitsluitsel daarover wordt verwacht in het

tweede kwartaal van 2005. Tot het moment waarop een externe polis definitief wordt, blijft het Handboek Bouwschade op het onderdeel van de aansprakelijkheidsschade leidend.

## 5. INFORMATIE

### Communicatie en Projectbegeleiding

In januari 2005 werd het Jaarplan Communicatie van het projectbureau Noord/Zuidlijn vastgesteld. Net zoals in 2004 zal ook in het komend jaar veel aandacht worden besteed aan goede communicatie met de direct betrokkenen, de bewoners en ondernemers langs de bouwlocaties. Verder zullen ook andere groepen goed geïnformeerd worden over de voortgang van het project, waaronder het Amsterdamse publiek.

Om niet alleen over hinder en overlast te communiceren zullen af en toe bescheiden activiteiten plaatsvinden rondom mijlpalen in de bouw. Ook zal het project deelnemen aan activiteiten van anderen die qua thematiek aansluiten bij de Noord/Zuidlijn. In 2005 gaat het o.a. om deelname aan de vakbeurs Urban Design, SAIL en Bouwen in Beurs. Belangrijke mijlpalen in de bouw zijn het afzinken van het eerste caisson in het Natte Damrak, het gereedkomen van de diepwanden van de stations Ceintuurbaan en Rokin en het leggen van de vloer in het bouwdok Sixhaven.

In januari, februari en maart 2005 kwamen er 470 vragen en verzoeken om informatie binnen bij het Informatiepunt Noord/Zuidlijn. De meeste vragen gaan over de bouwwerkzaamheden op de verschillende locaties en de gevolgen voor de omgeving, met name op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

### Leefbaarheidsmaatregelen

250 bewoners van Rokin, Vijzelgracht en Ferdinand Bolstraat ontvingen eind 2004 en begin 2005 een financiële compensatie uit de Bijdrageregeling Bouwoverlast Noord/Zuidlijn. Bij 88 woningen zijn inmiddels voorzetramen geplaatst en in 22 andere woningen gebeurt dit binnenkort. Twee mensen maken momenteel gebruik van vervangende werkruimte in het Wibauthuis en twee bewoners maken met hun gezinnen gebruik van tijdelijke woonruimte in de omgeving van de Ferdinand Bolstraat.

Alle ramen van woningen en winkels langs de bouwterreinen aan de Vijzelgracht en de Ferdinand Bolstraat werden in het eerste kwartaal gewassen. Het Rokin is begin april aan de beurt.

### Stations

### *Amsterdam-Noord inclusief Sixhaven*

Op 2 maart 2005 werd een inloopmarkt georganiseerd om de bewoners van Amsterdam- Noord te informeren over de aanleg van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam-Noord. Meer dan 100 mensen wisten – ondanks de sneeuwstorm – de weg naar het stadsdeelhuis te vinden. Centraal stond de aanleg van de Noord/Zuidlijn met de stations Buikslotermeerplein en Johan van Hasseltweg. Het stadsdeel Amsterdam-Noord en het projectbureau Noordwaarts presenteerden de grote projecten in Noord, zoals het Centrum Amsterdam Noord, het Noorderpark en de nieuwe woonwijk op het Shellterrein. De bewoners hebben over de informatiemarkt kunnen lezen in een speciale nieuwsbrief die langs het hele traject huis-aan-huis werd verspreid. Alle ondernemers ontvingen dezelfde nieuwsbrief met specifieke informatie op een inlegvel.

Eind februari werden de medewerkers van het stadsdeel geïnformeerd over de start van de werkzaamheden.

### *Centraal Station*

Elke maand verschijnt er voor bewoners en ondernemers een informatiebrief over de stand van zaken bij alle projecten op en rond het Stationseiland. Voor de Noord/Zuidlijn stond in het eerste kwartaal de bouw van het eerste caisson aan het Damrak en de diepwanden voor de metrohal bij CS centraal. De omgeving van het Damrak werd uitgebreid geïnformeerd over de betonstort van de 2 meter dikke vloer van het caisson medio maart. Dit gebeurde o.a. via een brief, een spreekuur en websites.

### *Rokin*

Begin dit jaar zijn de diep wandwerkzaamheden aan de westkant van het Rokin gestart. Tegelijkertijd werd een begin gemaakt met het plaatsen van voorzetramen bij woningen op het Rokin. Elke vier weken krijgen de bewoners en ondernemers uitleg over de werkzaamheden in de Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU).

### *Vijzelgracht*

Ook aan de Vijzelgracht verscheen in het eerste kwartaal een nieuwsbrief met informatie over de voortgang van het werk. In februari nam het projectbureau deel aan een informatiemarkt over de afsluiting van de Stadhouderskade en de projecten daaromheen. Er werd informatie verstrekt over de toekomstige stations Vijzelgracht en Ceintuurbaan. De Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) wordt maandelijks gehouden, is goed bezocht en wordt gewaardeerd.

### *Ceintuurbaan*

Eind januari werd een druk bezochte bijeenkomst gehouden over grondwateroverlast in de omgeving van de drie diepe stations (Rokin, Vijzelgracht, Ceintuurbaan). Daarnaast startte in februari een overleg tussen de ondernemers in de F. Bolstraat, het stadsdeel Amsterdam Oud-Zuid en het projectbureau Noord/Zuidlijn. Dit overleg zal regelmatig plaatsvinden, evenals het overleg met de bewonersvereniging Ferdinand Bolstraat. Belangrijke onderwerpen voor de ondernemers zijn de planning van de werkzaamheden, de inrichting van de straat en de bouwterreinen en de promotie van de Ferdinand Bolstraat als winkelstraat.

### *Europaplein*

Eind maart verscheen ook hier een nieuwsbrief met het laatste nieuws over de bouw van het station Europaplein. Via het projectbureau IJburg was er media-aandacht voor de verhuizing van een aantal verplantbare bomen van het Europaplein naar IJburg.

### Informatiecentrum

In het eerste kwartaal werd het Informatiecentrum Stationsplein 7 door ruim 5000 mensen bezocht. Begin februari werden alle bouwers van de Noord/Zuidlijn en van alle projecten op en rond het Stationseiland uitgenodigd voor een zgn. bouwersborrel, een informele bijeenkomst waar men collega's ontmoet en kennis kan nemen van het hele project. Eind maart was er een thema-avond over de werkzaamheden aan de IJ-kant van Amsterdam Centraal. Voor geïnteresseerde bezoekers heeft het informatiecentrum sinds kort een fietsroute langs het traject van de Noord/Zuidlijn beschikbaar.

De stuurgroep van het Informatiecentrum Stationsplein 7 keurde in februari het promotieplan van het informatiecentrum goed. In deze stuurgroep zitten vertegenwoordigers van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, Dienst Ruimtelijke Ordening, de Zuiderkerk, NS Reizigers, Coördinatie Stationseiland, Bureau Podium en het projectbureau Noord/Zuidlijn.

### Communicatiemiddelen

De website [www.noordzuidlijn.amsterdam.nl](http://www.noordzuidlijn.amsterdam.nl) werd in het eerste kwartaal geheel vernieuwd. De nieuwe huisstijl van de gemeente werd toegepast, de toegankelijkheid is verbeterd en teksten en beeldmateriaal zijn opgefrist.

Voor 2005 zijn afspraken gemaakt met Amsterdam.nl, nieuwsuitingen van de gemeente Amsterdam. Het projectbureau Noord/Zuidlijn heeft tot het einde van het jaar 2 pagina's in het magazine en neemt met 3 minuten per keer deel aan 10 uitzendingen van Amsterdam.nl.tv. Door deze mix is er in 2005 vrijwel elke maand een informatiemoment voor het Amsterdamse publiek. In het eerste kwartaal werd al deelgenomen aan twee uitzendingen.

Naast nieuwsbrieven, bewonersbrieven, een tweewekelijks informatiebulletin (Ceintuurbaan en Rokin) bestaat er sinds kort ook een fotobrief. Dat is een bewonersbrief waarin aan de hand van een ingetekende luchtfoto de aanpak van de werkzaamheden en de gevolgen voor bewoners en ondernemers duidelijk worden gemaakt. De eerste fotobrief werd gemaakt voor het bouwdok in de Sixhaven.

### Media

De aandacht van de media richtte zich in het eerste kwartaal vooral op de tijdelijke stagnatie in het werk op de Vijzelgracht en onder het Centraal Station. Daarnaast besteedde de pers aandacht aan de uitspraak van de Raad van State inzake de bouwvergunning Vijzelgracht. Ook het faillissement van Walter Bau, een van de aannemers van het tunnelboorcontract, trok belangstelling. Aan het eind van het kwartaal werd in de media veel aandacht besteed aan de financiële prognose 2012.

## **6. VOORUITBLIK NAAR HET VOLGENDE KWARTAAL**

In het tweede kwartaal van 2005 zal een aantal grote bouwcontracten worden aanbesteed, namelijk de in situ tunnel Noord-Hollandsch Kanaal, het station Van Hasseltweg en het station Europaplein. Tevens zal gestart worden met de werkzaamheden ten behoeve van de verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg.

Daarnaast zal in het tweede kwartaal het werk aan de diepwanden in de Ferdinand Bolstraat en op het Rokin gereedkomen. Daarna volgt de fase van het jetgrouten en het maken van het stationsdak, waarna een deel van de straat weer beschikbaar komt voor openbaar gebruik. Het eerste caisson aan het Damrak komt in het tweede kwartaal grotendeels gereed.

In het tweede kwartaal behandelt de gemeenteraad de financiële prognose 2012. Voorafgaand daaraan zal de raad worden geïnformeerd over de uitkomst van het overleg met externe verzekeraars.

## **BIJLAGEN**

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

**BIJLAGE 1: DE PROJECTPLANNING**

## **BIJLAGE 2    STAND VAN ZAKEN VERGUNNINGEN PER 1 APRIL 2005**

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

## 1. Aangevraagde vergunningen

### Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonderker) N20/0002 2005

Op 11 januari 2005 is een sloopvergunning aangevraagd voor de fietstunnel Waddenweg.

Op 12 januari 2005 is een vergunning op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren voor aanpassingen aan de duiker aangevraagd.

### 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. Bezwaar is mogelijk tot 27 april 2005.

### Verontreiniging oppervlaktewater in verband met bouw station van Hasseltweg

Op 8 maart 2005 is een extra vergunning in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren aangevraagd. Er moet ongeveer 140.000 m<sup>3</sup> extra water worden onttrokken voor het ontgraven van de westelijke strook onder het viaduct van Hasseltweg.

### Onttrekken grondwater station van Hasseltweg

Op 25 februari 2005 is een vergunning aangevraagd voor het onttrekken van grondwater gedurende één jaar voor het bemalen van de bouwputten.

### Ontheffing werktijden Sixhaven

Voor het maken van het bouwdok, de zinksleuf en de zinktunnelementen zijn vooralsnog 2 ontheffingen aangevraagd. Op 9 februari 2005 is een algemene ontheffing aangevraagd voor de gehele bouwperiode voor maandag t/m vrijdag van 18.00-19.00 uur en op zaterdag van 9.00-16.00 uur. Deze ontheffing is belangrijk vanwege onderhoud aan de machines en aan en afvoer van materieel.

Daarnaast is ook op 9 februari 2005 een ontheffing voor het storten van vier vloeren van onderwaterbeton in het bouwdok aangevraagd, voor de periode tussen circa maart tot oktober 2005. Het betreft totaal 4 avonden en nachten van 18.00 uur –07.00 uur.

### 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.

## 2. Lopende vergunningen

### 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.

### GWW-aanvraag grondwateronttrekking/bemaling stationseiland

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

### Bergbezinkbassin Oostertoegang

De ontwerp-milieuvergunning voor het bergbezinkbassin Oostertoegang is op 2 maart 2005 gepubliceerd en ligt tot 30 maart 2005 ter inzage.

### Kort geding station Rokin

Drie belanghebbenden hebben op 12 november 2003 in kort geding geëist dat de bouw van de diepwanden voor station Rokin wordt stopgezet. Zij vinden dat het gebruik maken van de onherroepelijke bouwvergunning voor het casco onrechtmatig is zolang de bouwvergunning voor de inrichting van het station nog niet onherroepelijk is. De rechtbank heeft deze eis niet toegewezen (uitspraak d.d. 20 november 2003). Tegen deze uitspraak is beroep aangetekend. Eerste uitwisseling van stukken bij het gerechtshof was op 15 januari 2004. Het wachten is op de uitspraak.

### Bouwvergunning station Vijzelgracht

De bouwvergunning in heroverweging is op 27 maart 2003 afgegeven. Daartegen is beroep ingesteld. Op 18 februari 2004 vernietigde de rechter de vergunning in heroverweging. Het ontwerp garandeert volgens de rechter niet dat de ruimte tot een hoogte van 2,50 meter rookvrij blijft. Ook is de rechter van oordeel dat het gebruik van roltrappen beter dient te worden gemotiveerd.

Tegen deze uitspraak heeft de gemeente hoger beroep ingesteld bij de Raad van State. De zitting bij de Raad van State, was op 10 november 2004.

De Raad van State heeft op 9 februari 2005 de beslissing op bezwaar vernietigd omdat het college 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 bezwaar met inachtneming van de uitspraak van de Raad van State.

### Bouwvergunning station inrichting Ceintuurbaan

De bouwvergunning is op 15 augustus 2003 verleend. Er zijn bezwaren ingediend. De bezwaarschriften-commissie is op 20 januari 2005 bijeengekomen. Het wachten is op de uitspraak.

#### 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.

#### Metrostation RAI/Europaplein

De bouwaanvraag voor station RAI/Europaplein is 26 mei 2004 ingediend en lag tot 16 februari 2005 ter visie. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Het wachten is op de bouwvergunning.

### **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.

#### Bouwvergunning werkplatform Singelgracht

Op 25 november 2002 is een bouwvergunning door Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) en Stadsdeel Amsterdam Centrum (SAC) verleend voor silo's tot 2,5 meter. Hiertegen zijn 3 bezwaren ingediend.

De bouwvergunning in heroverweging is op 8 mei 2003 door het Stadsdeel Amsterdam Centrum (SAC) verleend en op 23 april 2003 door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB).

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 bezwarentermin liep tot 19 juni 2003. Er is beroep ingesteld.

Op 29 augustus 2003 is een derde bouwvergunning bij Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) en Stadsdeel Amsterdam Centrum (SAC) aangevraagd waarbij aanpassingen aan de bouwkeet, een extra keet en silo's worden aangevraagd als aanvulling op de tweede aanvraag. 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 eerste kwartaal 2005 onherroepelijk geworden vergunningen**

##### Kapvergunning RAI/Europaplein

Tegen de in heroverweging afgegeven kapergunning heeft een groep bewoners uit de omgeving van het Europaplein een verzoek om voorlopige voorziening ingediend. Dit verzoek is door de voorzieningenrechter op 30 november 2004 afgewezen. De bewoners hebben de door hun ingezette bodemprocedure op 11 februari 2005 ingetrokken. Hiermee is de vergunning onherroepelijk.

##### Bergbezinkbassin Rokin

De Bouwvergunning voor het bergbezinkbassin Rokin is op 25 mei 2004 aangevraagd. De vergunning is 11 november 2004 verleend. De vergunning is sinds 23 december 2004 onherroepelijk.

##### Milieuvergunning Platform Singelgracht

De Raad van State heeft op 20 augustus 2003 in beroep de milieuvergunning vernietigd. Op 26 september 2003 is een nieuwe milieuvergunning aangevraagd waarin de leidingen zijn meegenomen. De vergunning is 31 maart 2004 verleend. Er is een 1 beroepschrift ingediend bij de Raad van State. De zittingsdatum was op 30 november 2004. De Raad van State heeft het beroep op 22 december 2004 niet-ontvankelijk verklaard, waarmee de vergunning vanaf dat moment onherroepelijk is.

##### Sloop en bouwvergunningen station Buikslotermeerplein

Op 13 december 2004 zijn respectievelijk de sloop- en bouwvergunning voor viaduct 932 aan de Nieuwe Purmerweg verleend. Tot 24 januari 2005 kon bezwaar worden aangetekend. Beide vergunningen zijn vanaf 28 januari 2005 onherroepelijk.

##### Lozingsvergunning Noord-Hollandskanaal

Op 26 november 2004 is de ontwerp-vergunning voor het lozen van bemalingswater op het Noord-Hollandskanaal in verband met de bouw van station van Hasseltweg ter inzage gelegd. De vergunning is op 14 januari 2005 onherroepelijk geworden.

##### Kapvergunning verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg extra kap binnen en buiten GSP

In verband met de verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg en de aanleg van de Noord/Zuidlijn moet een aantal bomen verdwijnen. De kapvergunningen zijn op 21 september 2004 aangevraagd bij respectievelijk de Dienst Amsterdam Beheer en het Stadsdeel Amsterdam-Noord. Publicatie was op 22 december 2004. Bezwaar was mogelijk tot 2 februari 2005. Er is 1 bezwaar ingediend tegen de door Stadsdeel Noord verleende vergunning. Uitspraak van de bezwaarschriftencommissie volgt nog. Het deel van de vergunning dat door de dienst Amsterdam Beheer is verleend is onherroepelijk. De werkzaamheden zijn medio februari 2005 begonnen.

#### Bouwvergunning damwanden tussen Purmerweg en Johan van Hasseltweg bij Stadsdeel Amsterdam Noord

Door de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Johan van Hasseltweg ontstaat een nieuwe polder. Op 2 augustus 2004 is een vergunningaanvraag ingediend voor de ontlastdamwand voor de kade ter hoogte van de Johan van Hasseltweg en de polderdamwand langs de Nieuwe Leeuwarderweg. De vergunning is 28 oktober 2004 verleend en vanaf 9 december 2004 onherroepelijk.

#### Keurontheffing polderdamwanden verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg

Op 20 juli 2004 is een keurontheffing voor de polderdamwanden ten behoeve van de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg ingediend. De vergunning is op 18 januari 2005 verleend en thans onherroepelijk.

#### Lozingsvergunning bouw station van Hasseltweg

De vergunning voor het lozen van bemalingswater in verband met de bouw van het station van Hasseltweg is op 4 maart 2005 onherroepelijk geworden.

#### Ontheffing Flora en Faunawet

Alvorens gebruik kon worden gemaakt van de kapvergunning Nieuwe Leeuwarderweg moest onderzoek worden gedaan naar de effecten van de kap op flora en fauna in het gebied. De ontheffing is verleend op 13 januari 2005.

De bezwaretermijn liep tot 24 februari 2005. Er zijn geen bezwaren ingediend. De ontheffing is thans onherroepelijk.

#### Ontheffing maken boorpalen De Ruijterkade

Op 17 januari 2005 is ontheffing verleend om buiten de reguliere werktijden boorpalen in het IJ aan de De Ruijterkade aan te brengen. De ontheffing betreft de periode tussen week 3 tot en met week 8 2005, van maandag tot en met vrijdag 18.00 tot 22.00 uur.

Ontheffing maken boorpalen ontgraven en betonneren

Op 28 januari 2005 is ontheffing verleend om op de zaterdagen van 09.00 uur tot 16.00 uur in week 4 tot en met week 8 werkzaamheden uit te voeren. De werkzaamheden betreffen ontgraven en betonneren voor het aanbrengen van boorpalen in het IJ aan de De Ruijterkade.

## **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 januari tot en met maart 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 (**I**Jzijde **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 eerste kwartaal van 2005 is (verder) gewerkt aan de kistdam-west en -oost, het westelijke waterplein, de lange westelijke steiger, de zettingsvrije platen ten oosten en westen van de kistdam en de brug over de Westertoegang. Bij de brug over de Oostertoegang is sloop- en heiwerk verricht.

Bij de uitgevoerde werkzaamheden is afgeweken van de besteksfasering. Er is, na consultatie van de belanghebbenden, toestemming verleend om gelijktijdig aan de oost- en westzijde te werken. Onder andere op deze manier wordt gepoogd enige versnelling in de uitvoering te bewerkstelligen.

Begin volgend kwartaal zal gestart worden met de functionele omschrijving van de eisen uit het Programma van Eisen voor de Inrichting en Dynamisering (het realiseren van een dynamisch

toewijzings-/reizigersinformatiesysteem<sup>1</sup>) 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 wordt opgesteld voor het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) is in het afgelopen kwartaal gereed gekomen. Het document zal in het komende kwartaal via het gemeentebestuur van Amsterdam aan het ROA-bestuur worden voorgelegd.

Op 6 oktober heeft een praktijkproef met de zaagtandhaltes en een 18 centimeter hoog perron plaatsgevonden. Doel van deze praktijkproef was om na te gaan of de voor het busstation ontworpen zaagtandhaltes in combinatie met een perronhoogte van 18 centimeter schade aan de bussen en/of gevaarlijke situaties op het busstation oplevert. Uit de proef is gebleken dat dit geen onoverkomelijke problemen oplevert. De uitkomsten van de proef zijn in januari 2005 besproken met de vervoerders en opdrachtgever voor het openbaar vervoer. Met uitzondering van het GVB zijn de betrokken partijen van mening dat het nieuwe Busstation Amsterdam Centraal een 18 centimeter hoog perron dient te krijgen. In het tweede kwartaal van 2005 wordt een definitieve beslissing over de perronhoogte genomen.

### *Kap*

Het bestek voor de overkapping is getoetst en afgerond. De opdrachtgever beraadt zich over het meest geschikte moment voor de aanbesteding. Dit is met name afhankelijk van de bouwfaserings-/planning van andere projectonderdelen en projecten.

### *Aanvaarbescherming kistdam*

Om de nieuwe IJzijde 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 is het afgelopen kwartaal gestart. Het aanbestedingsmoment heeft plaatsgevonden op 28 februari 2005. In het tweede kwartaal zal de opdracht voor de uitvoering van dit bestek gegund worden.

### *Risicoanalyse*

Het periodiek uitvoeren van risicoanalyses heeft tot doel het risicoregister te actualiseren op basis van inzicht, beeldvorming en ervaringen van de projectorganisatie en zijn adviseurs. Daarbij worden risico's geïventariseerd en worden de kans van optreden, alsmede de financiële - en planningsconsequenties bepaald. Op basis van de gekwantificeerde risico's

---

<sup>1</sup> 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.

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 risicomangement van project IJsei is in het vierde kwartaal 2004 voor de vierde keer het financiële - en tijdsrisicoprofiel voor het project vastgesteld. Bij het uitvoeren van de vierde risicoanalyse zijn zowel leden van het projectteam als van het ingenieursbureau betrokken geweest. Voorafgaand aan de risicosessie hebben alle deelnemers individueel bestaande risico's opnieuw beoordeeld op kans en gevolg en daarnaast zoveel mogelijk nieuwe risico's geformuleerd.

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.

#### **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 128 miljoen, netto op prijspeil 2004. De kosten zijn inclusief projectonvoorzien en VAT- (Voorbereiding Administratie en Toezicht) kosten.

Het project heeft inmiddels voor ongeveer EUR 66,5 miljoen aan bouwkosten aanbesteed, EUR 46,9 miljoen drukt op het gesubsidieerde AO/BS deel. Het project is verplichtingen voor VAT-kosten aangegaan voor een bedrag van EUR 18,82 miljoen, EUR 10,78 miljoen drukt op het gesubsidieerde AO/BS deel. Voor Communicatie en overigen is het project EUR 0,3 miljoen aan verplichtingen aangegaan, EUR 0,2 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 2004 neer op EUR 37,18 miljoen inclusief onvoorzien, VAT-kosten en exclusief BTW. Het indexeringspercentage voor 2004 is 1,23%.

Medio 2005 wordt het percentage voor 2005 bekend gemaakt. 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<sup>e</sup> kwartaal van 2005. Het betreft de "Kistdam west van de pont ruwbouw gereed" ad EUR 5,0

miljoen (no. Ba1 in onderstaand schema), "Kistdam over lengte Auto-onderdoorgang gereed" ad EUR 5,0 miljoen (no. Ba2 in onderstaand schema) en "Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed" ad EUR 2,65 miljoen (no. Ba4 in onderstaand schema).

Het gemeentelijk aandeel bedraagt op prijspeil 2004 EUR 90,82 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

In januari 2005 heeft de aannemer opnieuw een inhaalplanning geleverd. Deze planning voldoet voor de activiteiten tot en met eind 2005 grotendeels aan de randvoorwaarden van de opdrachtgever. Deze planning is daarom deels goedgekeurd door de opdrachtgever.

Tot eind 2005 zal volgens deze planning gewerkt worden. Uitgangspunt is om in de periode na 2005 de eerder opgelopen vertraging in te halen, zodat de oplevering van het project nog steeds in 2010 kan plaatsvinden.

Gezien het bovenstaande is er een aantal onzekerheden in de planning van het project en daarmee in de onderstaande data. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat het busstation eind 2007 gedeeltelijk in gebruik kan worden genomen en 1<sup>e</sup> kwartaal 2010 in zijn geheel gereed is. Eind maart is echter bekend geworden dat de uitvoering van de Noord/Zuidlijn vertraging oploopt. Dit zal ook gevolgen hebben voor de planning van project IJsei. In het tweede kwartaal van 2005 wordt bekeken wat de exacte consequenties voor IJsei zijn.

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
Ba1	Kistdam west van de pont ruwbouw gereed	1 maart 2001	3 <sup>e</sup> kwartaal 2005
Ba2	Kistdam over lengte Auto-onderdoorgang (tunnel) gereed	1 maart 2002	3 <sup>e</sup> kwartaal 2005
Ba3	K&L door kistdam plus omleiding voor langzaam verkeer gereed	1 januari 2003	4 <sup>e</sup> kwartaal 2005
Ba4	Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed	1 januari 2004	3e kwartaal 2005
Ba5	Tunnel noord ruwbouw gereed ex nzl deel	1 januari 2005	4 <sup>e</sup> kwartaal 2005
Ba6	Fundering en bouwkuip tunnel zuid gereed	1 maart 2005	3 <sup>e</sup> kwartaal 2006
Ba7	Tunnel zuid ruwbouw gereed ex nzl deel	1 februari 2006	2 <sup>e</sup> kwartaal 2007
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	3 <sup>e</sup> kwartaal 2007
Ba9	Busstation en toeritten in gebruik genomen **	1 maart 2007	4 <sup>e</sup> 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 rond medio 2009, sluitstuk kap eind 2009).

\*\* De consequenties van de vertraging van de Noord/Zuidlijn zijn hier nog niet in verwerkt.

## 7. Stand van zaken vergunningen

### *Juridische procedures*

- Procedure tegen het Bestemmingsplan Stationseiland

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft begin februari jl. de beroepsgronden over de bereikbaarheid van de parkeergarage afgewezen. De Afdeling heeft goedkeuring onthouden aan het wegvak door de westbuis van de Oostertoegang, omdat niet tijdig (bij vaststelling van het bestemmingsplan Stationseiland in 2003) een akoestisch onderzoek is verricht.

Voor de overige onderdelen heeft de Afdeling het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) vernietigd. GS kunnen een nieuw goedkeuringsbesluit over het bestemmingsplan Stationseiland nemen met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling. De Afdeling biedt GS de mogelijkheid aan te tonen dat voldaan wordt aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit. Het windtunnelonderzoek, dat dit aantoont, is reeds beschikbaar.

- Minnelijke regeling

Na de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan zijn de onderhandelingen om tot een minnelijke regeling te komen hervat. Deze onderhandelingen hebben eind maart 2005 geresulteerd in een overeenkomst tussen de partijen.

De gemeente Amsterdam en PMN/Fortis zijn in de regeling overeengekomen dat de gemeente een belangrijk deel van de inkomstenderving, voor zover die zich voordoet, compenseert. De gemeente heeft hierbij laten meewegen dat PMN/Fortis op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening aantoonbare schade kan claimen (planschade).

PMN/Fortis trekken hun bezwaar en beroep tegen de bouwplannen op het Stationseiland in en zullen ook in de toekomst geen bezwaar maken tegen de bouwplannen, zoals die in het bestemmingsplan Stationseiland zijn vastgelegd.

- Overige procedures

Naast de procedure tegen het bestemmingsplan liepen nog het bezwaar tegen de bouwvergunning van IJsei en het verzoek om handhaving van de Wet Milieubeheer. Door de minnelijke regeling van maart 2005 (zie hierboven) zijn de bezwaren van PMN/Fortis tegen deze vergunningen ingetrokken.