



**Noord/Zuidlijn Kwartaalverslag
inclusief
Auto-onderdoorgang en Busstation CS**

**Verslag nr. 63
4e kwartaal 2009**

**Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

INHOUDSOPGAVE

I	NOORD/ZUIDLIJN	Bladzijde
1.	Inleiding	
1.1	Doel	4
1.2	Belangrijkste onderwerpen	4
2.	Inhoud/Kwaliteit	
2.1	Werk in uitvoering	10
2.2	Vorbereiding exploitatie vervoerssysteem NZL	14
2.3	Omgevingsprojecten	14
2.4	Veiligheid en gezondheid	15
2.5	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	15
3.	Planning	
3.1	Projectplanning	16
3.2	Bestuurlijke besluitvorming	16
3.3	Belangrijkste risico's en onzekerheden	16
4.	Financiën	
4.1	Budgetcijfers	20
4.2	Kengetallen financiële voortgang	21
4.3	Mijlpalen	21
4.4	Omzetbelasting (BTW)	21
4.5	Prijscompensatie	22
5.	Informatie	
5.1	Langs de lijn	23
5.2	Informatiecentrum	26
5.3	Internet	27
5.4	In de pers	28

Bijlagen

1	Projectplanning per 1 januari 2010	30
2	Vorbereiding exploitatie vervoerssysteem Noord/Zuidlijn (AMSYS)	31
3	Stand van zaken vergunningen	35
4	IJzijde Stationseiland – auto-onderdoorgang en busstation	39

I NOORD/ZUIDLIJN

1. INLEIDING

1.1 Doel

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

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

Het kwartaalverslag dient ook als onderbouwing van de declaraties. De declaraties geschieden op basis van de mijlpalenmethodiek. Deze methodiek maakt onderdeel uit van de lumpsumbeschikking, die is afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 december 1999 onder nummer DGP/VI/U99.04694 voor de Noord/Zuidlijn, de auto-onderdoorgang De Ruyterkade 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 kwartaalverslag beschrijft de maanden oktober, november en december 2009.

1.2 Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste ontwikkelingen in het vierde kwartaal van 2009:

13 oktober: volgens peiling willen Amsterdammers dat Noord/Zuidlijn wordt afgebouwd

De meeste Amsterdammers vinden dat de bouw gewoon moet doorgaan. Dat bleek uit een peiling van het gemeentelijk bureau onderzoek en statistiek.

Ruim 60 procent van de meer dan vierhonderd ondervraagden vindt dat de gemeente de lijn moet afbouwen. 19 Procent is van mening dat de hoofdstad de stekker uit het megaproject moet trekken. De overigen hebben er geen of een andere mening over.

Ook vindt 74 procent van de respondenten dat de nieuwe metro zorgt voor een betere bereikbaarheid. 21 procent vindt dat niet. De helft zegt dat de Noord/Zuidlijn Amsterdam aantrekkelijker maakt voor bezoekers. 45 procent denkt van niet.

Verder is 62 procent van mening dat de metro een positieve bijdrage levert aan de hoofdstedelijke economie. Ruim een kwart (27 procent) van de ondervraagden is het daar niet mee eens.

13 oktober en 18 december: College besluit tot boren vanuit twee richtingen

Het college van B&W sprak dit kwartaal haar voorkeur uit om de Noord/Zuidlijn vanuit twee richtingen te boren: eerst vanaf Centraal Station tot station Rokin, daarna vanaf het Scheldeplein bij station Europaplein. Op 13 oktober nam zij hierover een principebesluit. Na een nadere uitwerking van de kosten en de planning door de projectorganisatie stemde het College op 18 december definitief in met de zogenoemde alternatieve boorrichting. In het eerste kwartaal van 2010 wordt het besluit ter kennisname voorgelegd aan de raadscommissie Verkeer en Vervoer. Het onderzoek van de projectorganisatie wees uit dat de voordelen van de nieuwe aanpak opwegen tegen de nadelen - zoals de toename van de hinder voor de buurt rond het Scheldeplein en de hogere kosten. Het boren vanuit twee richtingen levert een robuustere planning op. Daarnaast zijn er bij deze variant minder technische en financiële risico's en is er meer tijd voor het zorgvuldig uitgraven van de kwetsbaarste stations Rokin en Vijzelgracht. Voor de omgeving rond de startschacht bij het Damrak neemt de hinder af door de kortere boortijd. Een ander voordeel is dat de specialistische boorploeg door kan blijven werken waardoor ook de continuïteit is gewaarborgd. Het onderzoek naar de alternatieve boorrichting was één van de aanbevelingen van de Commissie Veerman.

11 november: Afspraken noodopvang Noord/Zuidlijn met Okura en Carlton

De projectorganisatie Noord/Zuidlijn heeft met het Okura hotel en het NH Carlton hotel afspraken gemaakt over noodopvang bij eventuele calamiteiten tijdens de bouw van de lijn. Bewoners rond de stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan zijn geïnformeerd (of krijgen op korte termijn) een brief met informatie over alle risicobeheersingsmaatregelen die de projectorganisatie treft. Voor het geval dat er ondanks alle maatregelen toch iets gebeurt, staan in deze brief ook instructies voor de bewoners, zodat ze weten wat te doen. Mochten de hulpdiensten ontruiming noodzakelijk achten, dan kunnen de bewoners rond station Ceintuurbaan terecht in het Okura hotel en wie in de buurt van stations Vijzelgracht of Rokin woont kan naar het NH Carlton. Verder worden er regelmatig informatiebijeenkomsten en inloopspreekuren georganiseerd voor bewoners die vragen hebben.

23 november: eerste onderdeel tunnelboormachine op transport

Op 23 november is het startschot gegeven voor de aanvoer en de montage van de onderdelen van de eerste twee boormachines. Het eerste onderdeel, het middenschild van de tunnelboormachine, arriveerde per schip in Amsterdam. Vanwege het enorme gewicht en de omvang van dit onderdeel was het niet mogelijk om deze vele kilometers over de weg te vervoeren. Om de startschacht te kunnen bereiken moest het schild in Amsterdam nog enkele honderden meters over de weg afleggen. Op twee plekken in de stad, Oosterdokskade en Damrak, stonden medewerkers en werktuigen paraat om het middenschild naar zijn bestemming te begeleiden. Het 160 ton wegende onderdeel is probleemloos in de 22 meter diepe startschacht getakeld. Het inhijzen van diverse – lichtere – onderdelen herhaalde zich in november en december nog veertien keer. De transporten verliepen goed en volgens planning. Soms zelfs sneller dan verwacht. Via YouTube, Twitter en Flickr kon iedereen de komst van de boormachines volgen. De media schonken vooral veel aandacht aan de komst van het eerste onderdeel van de tunnelboormachine.



4 en 12 november: Ronde tafelgesprekken met omwonenden en betrokken Amsterdammers

In oktober riep de Projectorganisatie Noord/Zuidlijn via de website en advertenties op om mee te praten over de Noord/Zuidlijn. De mensen die zich aangemeld hadden werden in twee groepen ingedeeld. In november kwamen de twee groepen voor het eerst bij elkaar. Tijdens twee rondetafelgesprekken is met omwonenden, geïnteresseerden en betrokken Amsterdammers gebrainstormd over het verbeteren van de communicatie. De avonden werden vooral gekenmerkt door vele bruikbare suggesties en creatieve ideeën. Maar er was ook ruimte voor een kritische noot

30 november: Johan Bosch verlaat Noord/Zuidlijn

Na een betrokkenheid van ruim 20 jaar stopt Johan Bosch bij de Noord/Zuidlijn. Johan Bosch is vanaf het prille begin betrokken geweest bij de Noord/Zuidlijn. Van de eerste concrete plannen, de inspraak en het referendum, besluitvorming, voorbereidingen op de start bouw, aanbesteding, de eerste schop de grond in tot en met de volle uitvoering van het project. Hoewel Bosch verschillende functies vervulde, was hij het langst werkzaam als algemeen bouwmanager. Het afgelopen jaar deed hij binnen de Projectorganisatie Noord/Zuidlijn een stapje terug om de deels vernieuwde directie de ruimte te geven zijn eigen koers te kunnen inzetten en uitvoeren. Bosch gaat per 1 februari 2010 aan de slag als topspecialist op het gebied van Ondergronds Bouwen bij Rijkswaterstaat.



30 november: zitting Raad van State

De Raad van State behandelde een beroep dat de stichting Wetering Verbetering, een vereniging van bewoners van de Vijzelgracht, heeft ingesteld over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn. De stichting is van mening dat voor de bouwactiviteiten van de Noord/Zuidlijn een vergunning op basis van de Wet milieubeheer vereist is. Uitspraak begin 2010.

2 december: inhijzen graafwiel eerste tunnelboormachine

In de nacht van 2 op 3 december 2009 werd het graafwiel van de eerste boormachine aangevoerd. Met zijn diameter van bijna 7 meter is het graafwiel één van de grootste en meest herkenbare onderdelen van de tunnelboormachine. 250 buurtbewoners, ondernemers en andere relaties van de projectorganisatie gingen in op de uitnodiging om dit moment te markeren en 'live' mee te maken. Tijdens de twee druk bezochte avond- en nachtbijeenkomsten in hotel Park Plaza Victoria spraken projectdirecteur Peter Dijk, contractmanager Paul Janssen en wethouder Hans Gerson de genodigden toe. Ook burgemeester Cohen was aanwezig toen het graafwiel bij de Oosterdokskade op de Amsterdamse wal werd getakeld. Ondanks de stromende regen trok het inhijzen veel publiek. De toeschouwers werden getraakteerd op poffertjes en warme chocolademelk met slagroom. .



3 december: rapport ombudsman over afhandeling Vijzelgracht

Op 3 december concludeerde de ombudsman dat de gemeente de gevolgen van de verzakkingen aan de Vijzelgracht op een behoorlijke afhandelt. In aanvulling daarop vraagt hij wel aandacht voor de situatie van de ondernemers langs de lijn.

6 december: parken in Noord worden met elkaar verbonden

In de nachten van 7, 8 en 9 december zijn drie betonnen liggers over de Nieuwe Leeuwarderweg geplaatst. Hiermee worden straks twee parken in Noord verbonden tot één nieuw park: het Noorderpark. Op verzoek van het stadsdeel Noord heeft de Noord/Zuidlijn de Nieuwe Leeuwarderweg verlaagd en worden er drie viaducten gebouwd die het Volewijkspark en het Florapark zullen verbinden tot het nieuwe Noorderpark. In de nachten van maandag 7, dinsdag 8 en woensdag 9 december werden de reusachtige leggers over de Nieuwe Leeuwarderweg geplaatst. Deze vormen de basis voor de nieuwe viaducten, die begin 2010 klaar moeten zijn.

11 december: start vriezen onder walmuur Damrak

Ter voorbereiding op de start van het tunnelboren werd bij het Damrak de vriesinstallatie aangezet. Om de risico's in te perken wordt het eerste gedeelte van de grond waar de boormachine onderdoor gaat, bevroren. Hierdoor ontstaat onder het water van het Damrak en de walmuur een zogenoemd 'vriesscherf' dat de bovenliggende grond ondersteunt tijdens het boren van de tunnelbuizen. De vriesinstallatie staat bovengronds op het werkterrein en is met leidingen verbonden met de reeds aangebrachte 90 meter lange lansen in de lengte onder de grond van het Damrak. Het duurt ongeveer acht weken totdat het ijslichaam de gewenste dikte van anderhalve meter en lengte van 90 meter heeft bereikt. De installatie blijft in werking totdat de twee tunnelbuizen zijn geboord.

16 december: Uitkijkpunt Noord/Zuidlijn op het Rokin geopend

Op woensdagavond 16 december werd het ondergronds uitkijkpunt onder grote belangstelling van de omgeving door wethouder Hans Gerson geopend. Vanaf donderdag 17 december was het uitkijkpunt van woensdag tot en met zondag, van 15.00 tot 19.00 uur voor het publiek geopend. In de kerstvakantie was de toeloop groot, dit ondanks de barre weersomstandigheden. Schatting is dat er per dag gemiddeld ongeveer 150 bezoekers zijn geweest. De ingang van het Uitkijkpunt wordt gemarkeerd door een reusachtige M (van Metro) op het Rokin ter hoogte van de tramhalte, een kunstwerk ontworpen door beeldend kunstenaar Frank Mandersloot en Verburgh Hoogendijk architecten. Het transparante karakter van de M sluit aan bij de openheid die projectorganisatie Noord/Zuidlijn wil uitstralen. Vanwege het grote succes van het uitkijkpunt worden de openingstijden vanaf half februari verruimd.



2. INHOUD/KWALITEIT

2.1 Werk in uitvoering

Amsterdam-Noord

Station Buikslotermeerplein

Het viaduct Van Heekweg is gereedgekomen, zodat kon worden gestart met de werkzaamheden aan de opstelplaatsen voor de toekomstige metrostellen. Deze duren naar verwachting tot februari 2010. De ruwbouw van het oostelijk viaduct van het station Buikslotermeerplein zal volgens planning medio februari 2010 klaar zijn voor asfalteren.

Station Johan van Hasseltweg

Het viaduct over de van Hasseltweg is sinds november klaar. Daarmee is dit station in ruwbouw gereed.

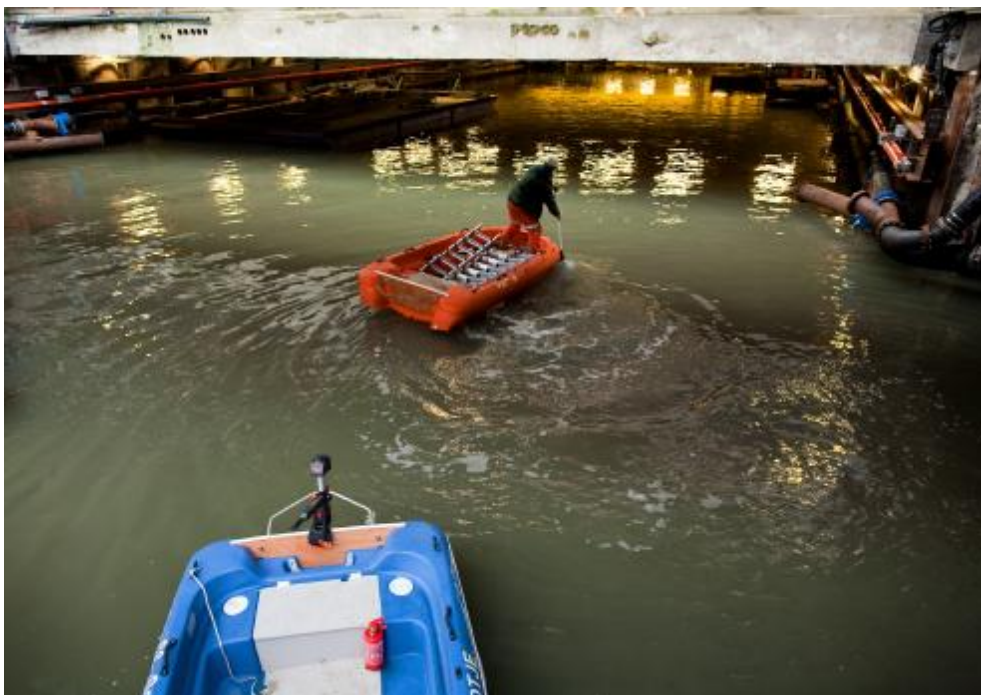
Nieuwe Leeuwarderweg

Met de laatste graafwerkzaamheden voor de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg, aan de westkant, is dit project bijna afgerond. Het viaduct Nieuwe Purmerweg is in gebruik genomen. Een inspectie van het tegelwerk zal in januari nog plaatsvinden.

Zinktunnel IJ

Voordat de zinktunnel kan worden geplaatst in het IJ moet de zinksleuf aan de De Ruyterkade zodanig gereed zijn dat de afzinkelementen onder het wateroppervlak er tegenaan geplaatst kunnen worden. Dit zal na SAIL 2010 gebeuren.

De toegangsgebouwtjes van het schuivengebouw en de nooduitgangen zullen in het eerste kwartaal van 2010 geplaatst worden. Ook zullen dan afdekplaten voor de kabelkokers, die als vluchtpaden zullen dienen, in de tunnel worden geplaatst.



Bouwdok Sixhaven

Het werk bij de Sixhaven is afgerond. De bouwhekken blijven wel staan, want het terrein wordt weer in gebruik genomen als straks de zinktunnel wordt gemaakt.

Amsterdam Centraal Station

De Ruyterkade/Zinksleuf

Eind september is water uit het IJ de zinksleuf binnengelaten en is het zogenoemde natte uitgraven gestart. In twee fases wordt de zinksleuf uitgegraven tot een diepte van circa 20 meter onder NAP, waarbij op 12 meter – onder water – een stalen stempel wordt aangebracht. In oktober zijn aanvullende groutkolommen geplaatst ter versteviging van de aanhechting tussen de verschillende soorten wanden van de zinksleuf. In november en december is het platform van de bentonietseparatieinstallatie in het IJ gesloopt, dat voor de diepwanden werd gebruikt.

Voorplein (diepe put)

In oktober is een betonnen stempelraam op 7,5 meter onder NAP aangebracht en met vijzels op spanning gebracht. In november zijn 38 ankers aangebracht tot 68 meter onder NAP; deze zullen later in de betonvloer van de put worden opgenomen om deze op zijn plaats te houden. Verder zijn als preventieve maatregel negen groutkolommen aan de westzijde van de bouwput aangebracht om voegen tussen de diepwanden te verstevigen. Begin december is de grondwaterstand in de bouwput verlaagd tot -20 meter, waarna de laatste fase van uitgraven tot een diepte van -18 meter kon beginnen.

Voorplein (middeldiepe put)

In deze bouwput, die straks de verbinding gaat vormen tussen de oude en nieuwe metrolijnen, is in december een betonvloer gestort. De werkruimten van de aannemer van contract 3.3. zijn overgedragen aan het boorcontract voor de opstelling van de boormachines. De booraannemer is gestart met het plaatsen van een tijdelijke ondersteuningsconstructie voor het platform bij van de oude brug 326.

Door het tweezijdig boren is de boorlogistiek minder lang aanwezig in de startschacht aan het Damrak waardoor het laatste caisson 2 eerder gerealiseerd kan worden. De werkzaamheden kunnen medio 2011 starten, waarna alle werkzaamheden aan de caissons eind 2012 gereed kunnen zijn.

Diepe stations

Station Rokin

Ter voorbereiding van het bevriezen van de voegen tussen de diepwanden, werden in het zuidelijk deel van de bouwput onder meer verticale vrieslansen en een ringleiding aangebracht. Het vriezen is een preventieve maatregel om het risico op lekkage van grond en grondwater en daarmee eventuele verzakkingen van panden te verkleinen. De vriesinstallatie wordt in januari 2010 in delen aangeleverd op de bouwplaats en gemonteerd. Nadat de voegen bevroren zijn kan vanaf mei 2010 het station verder worden afgegraven.

In het noordelijk deel van het station Rokin was nog een laag grond blijven liggen, toen op 10 september 2008 de werkzaamheden door het Vijzelgracht-incident werden stilgelegd. Om deze

grond veilig te kunnen verwijderen werd de grond buiten de bouwput, langs de diepwandvoegen, geïnjecteerd met een waterglas, een waterafdichtende stof. Begin december, voor de kerstdrukke, was dit werk afgerond.

Panden in de directe omgeving van een bouwput blijken altijd wel enkele millimeters te bewegen. De Noord/Zuidlijn houdt, in nauwe samenwerking met de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) en stadsdeel centrum, vinger aan de pols. In die gevallen waar extra aandacht nodig is, wordt nader onderzoek uitgevoerd, waarover eigenaren en huurders worden geïnformeerd.

Station Vijzelgracht

Op 6 oktober zijn de grootste onderdelen van de vriesinstallatie aangevoerd. Tot de start van vriezen op 14 december is de aannemer bezig geweest met het boren van de vrieslansen en het treffen van voorbereidende werkzaamheden. In november zijn in de noordelijke bouwput pompproeven uitgevoerd. Deze proeven moeten uitwijzen of het nodig is om de diepste fundatievloer met behulp van verhoogde luchtdruk uit te voeren.

Station Ceintuurbaan

In het 3e kwartaal is de laatste fase van het uitgraven tot +/- 31,5 meter onder verhoogde luchtdruk begonnen. Begin november 2009 was 75% van het station uitgegraven. Vervolgens is een aanvang gemaakt met het vlechten van het betonijzer van de uiteindelijke fundatievloer. De fundatievloer wordt in 11 delen gemaakt. De eerste van in totaal 11 betonstorts vond plaats op 26 november, de tweede op 8 december 2009. De overige negen zullen in 2010 plaatsvinden.



Zuid

Europaplein

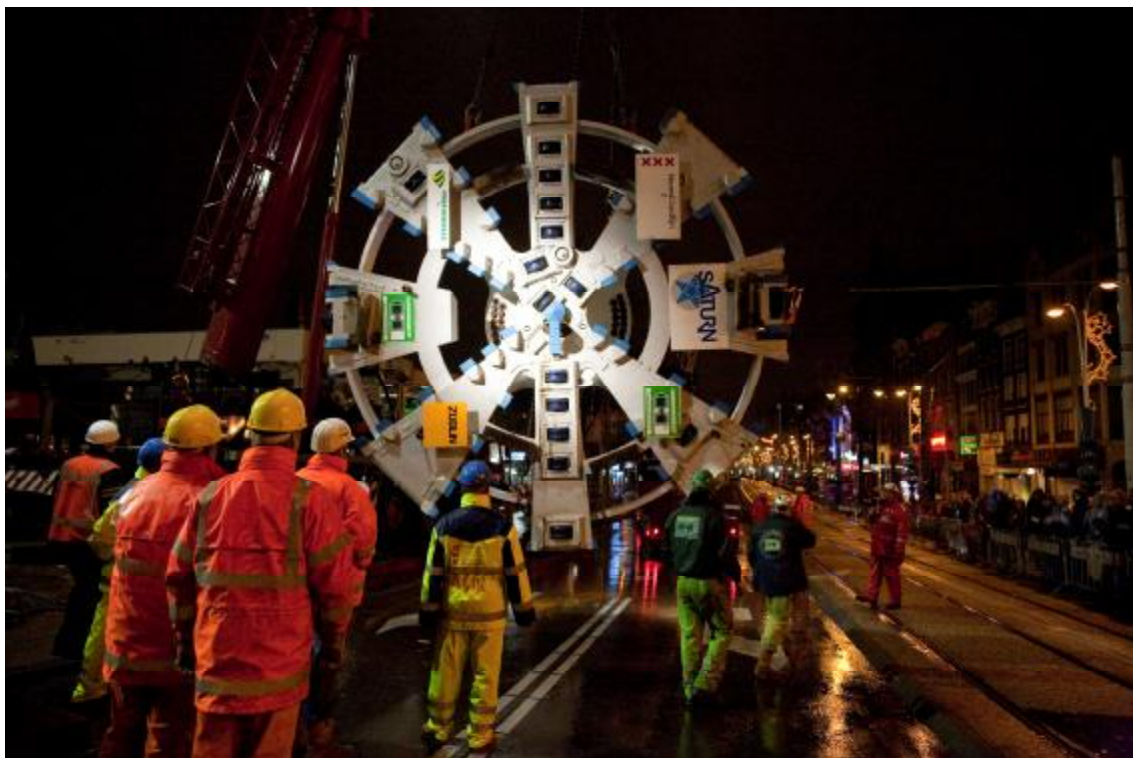
In het afgelopen kwartaal zijn het station en de aansluitende tunneldelen afgemaakt. Op 12 januari 2010 wordt het werk volgens planning, met uitzondering van de voormalige eindschacht (Scheldeplein), opgeleverd. Vanwege het besluit om van twee kanten te gaan boren wordt deze omgebouwd tot startschacht, zodat de boormachines begin 2011 aan de slag kunnen. Deze schacht kan pas worden afgebouwd, nadat het hele boorproces is afgerond. In januari 2010 kan gestart worden met de definitieve inrichting van het maaiveld Europaplein.

Kruising A10 en station Zuid

De bouwwerkzaamheden lopen conform plan. Tussen de Minerva-as en Parnassusweg zijn de werkzaamheden op enkele restpunten na in het afgelopen kwartaal gereed gekomen. Verder is in het afgelopen kwartaal onder meer gewerkt aan inrichting van de Minerva-as. De AKO winkel is na 5 maanden uitplaatsing eind november weer in gebruik genomen.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

In Stadsdeel Oud-Zuid zijn de werkzaamheden bij de Jozef Israëlskade in december afgerond. Op 10 augustus is begonnen met het werkterrein in de Saenredamstraat. In het vierde kwartaal is de schacht van circa 25 meter diep voor de preventieve maatregelen gereed gekomen. In de 1e Jacob van Campenstraat zijn in het 4e kwartaal de kabels en leidingen verlegd, zodat de aannemer in 2010 kan starten met het maken van de schacht voor preventieve maatregelen tegen eventuele verzakkingen tijdens het tunnelboren.



Boortunnel

Startschacht Damrak

Aan het begin van het kwartaal is in de startschacht alles in gereedheid gebracht voor de ontvangst van de tunnelboormachines. De onderdelen van de eerste twee tunnelboormachines werden vanaf 23 november gefaseerd aangevoerd bij de startschacht op het Damrak. In de startschacht werden de onderdelen gemonteerd en de eerste tunnelboormachine gereed gemaakt voor de start van het boren in maart 2010.

Tussen de startschacht en de scheidingsinstallatie in het IJ zijn leidingen aangebracht waardoor tijdens het boorproces voortdurend de boorvloeistof kan worden aangevoerd en de weggegraven grond worden afgevoerd. De opbouw van de scheidingsinstallatie werd vrijwel afgerond.

De vriesinstallatie op het werkterrein ten noorden van de Nieuwe Brug werd verder opgebouwd en kon 11 december in werking worden gesteld. Om de risico's van het boren in te perken wordt met behulp van de vriesinstallatie het eerste gedeelte van de grond waar de boormachine onderdoor gaat, bevroren. Hierdoor ontstaat onder het water van het Damrak en de walmuur een zogenoemd 'vriesscherf' dat de bovenliggende grond ondersteunt tijdens het boren van de tunnelbuizen. In de komende maanden zal in de grond gestaag een vriesscherf ontstaan met een dikte van 1,5 meter en een lengte van 90 meter.

De onderbouw van de westelijke helft van de oude verkeersbrug 326 (in de bouwkuip van caisson 2) is als een tijdelijke constructie teruggebouwd om te gaan dienen als werkterrein voor de booraannemer. Op het bouwterrein heeft de aannemer een bouwkeet opgebouwd.

Boortracé tussen Damrak en station Rokin

Ter voorbereiding op het boorproces worden in opdracht van het Schadebureau Noord/Zuidlijn onafhankelijke bouwkundige vooropnamen gemaakt van de panden die langs het boortracé staan. De opnamen hebben tot doel de bouwkundige staat van een pand vast te leggen. Hierbij worden alle zichtbare gebreken aan het pand van binnen en van buiten geregistreerd en gefotografeerd. Dit kwartaal zijn de meeste panden tussen het Damrak en het station Rokin opgenomen. Begin 2010 worden deze afgerond.

2.2 Voorbereiding exploitatie vervoerssysteem Noord/Zuidlijn

De voorbereidingen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn gebeuren in nauwe samenwerking met het Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System). AMSYS is in 2007 opgericht om een aantal zaken die (gedeeltelijk) niet in de scope van de Noord/Zuidlijn zaten voor te bereiden. Een externe toetsing in het vierde kwartaal van 2009 beval aan om het opleveren van een werkend vervoerssysteem aan te pakken als gemeenschappelijke opgave. In eerste instantie voor de Noord/Zuidlijn en AMSYS en zo snel mogelijk samen met de toekomstige beheerder en het GVB. Daarom wordt in het eerste kwartaal van 2010 een plan voor de gezamenlijke aanpak opgesteld. Bijlage 2 beschrijft AMSYS en haar activiteiten in bredere zin en gaat ook in op de raakvlakken tussen AMSYS en de Noord/Zuidlijn.

2.3 Omgevingsprojecten Noord/Zuidlijn

Op of in de omgeving van de huidige en toekomstige bouwterreinen en opslagplaatsen van de Noord/Zuidlijn staan wel meer dan honderd projecten gepland, waarmee de Noord/Zuidlijn een relatie heeft. Het betreft bijvoorbeeld projecten door stadsdelen, het GVB of corporaties. Sommige projecten hebben een fysieke of programmatische relatie met de Noord/Zuidlijn, andere zijn van invloed op de bereikbaarheid van een buurt waar werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn plaatsvinden.

Algemeen

Op een groot aantal plaatsen in de stad langs het boortracé is Liander (voorheen Nuon) van plan om haar gasleidingen te vervangen. Aangezien dit ook langs het boortracé moet gebeuren is afstemming nodig tussen Liander en de Noord/Zuidlijn. Over eerste deel van het tracé (Pr. Hendrikkade – Dam) is dit inmiddels gebeurd en zal Liander in het 1e kwartaal van 2010 aan de slag gaan. Over de rest van het tracé wordt nog overlegd tussen de partijen om de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen en de hinder voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden.

Noord

De afbouw van de Noord/Zuidlijn en de bouw van het ROC bij het Buikslotermeerplein in Noord overlappen elkaar op een aantal punten, deze worden momenteel beter op elkaar afgestemd.

Centrum/Centraal Station

Met de verschillende projecten op en rond het Centraal Station is veelvuldig overleg geweest. Het gaat bijvoorbeeld om de bouw van een nieuwe brug tussen het Oosterdokseiland en de Pr. Hendrikkade, de renovatie van de huidige metrolijn en het inhijzen van de waterkering in de huidige metro. Er zijn afspraken gemaakt over de werkterreinen, de omleidingsroutes en de periodes waarin er gewerkt wordt. Over het bouwterrein op de Dam, nodig voor de preventieve maatregelen tijdens het boren van de tunnels, vindt overleg plaats met de stichting 4/5 mei. Waarschijnlijk wordt een deel van het bouwterrein in deze periode ontmanteld.

Oud Zuid

Ook in Stadsdeel Oud Zuid staan voor 2010 veel verschillende werkzaamheden gepland, zoals de vervanging van het tramspoor in de Ferdinand Bolstraat (tussen de Stadhouderskade en de Albert Cuypstraat), het vernieuwen van een rioolgemaal in de Albert Cuypstraat, het vervangen van het railkruis op de kruising Ceintuurbaan/Ferdinand Bolstraat en de herinrichting van de Ceintuurbaan met de brug over de Boerenwetering. Belangrijk aandachtspunt bij het uitvoeren van deze werkzaamheden is natuurlijk de bereikbaarheid en de hinder voor de buurt. De projecten worden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

Zuideramstel

De komende jaren gaat Prorail de spoorlijn tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad verdubbelen (ook wel OV-SAAL genoemd). Hiervoor moeten verschillende viaducten worden gebouwd, bijvoorbeeld over de Beethovenstraat en de Europaboulevard. Hiervoor is werkterrein nodig. Ook de Noord/Zuidlijn is op zoek naar extra werkterrein om straks te kunnen boren vanaf het Scheldeplein. Bovendien vinden er in de Zuidas allerlei ontwikkelingen plaats. Daarom is er overleg tussen deze partijen om tot een verdeling van de werkterreinen te komen.

2.4 Veiligheid en gezondheid

Op twee bouwplaatsen hebben zich incidenten voorgedaan met tijdelijk letsel. De overige incidenten betreffen bijna-ongevallen. Een merendeel van de incidenten zijn het gevolg van menselijk falen c.q. onoplettendheid. Voorbeelden hiervan zijn schaaf-, snij- en brandwonden. Verder is bij het inboren van een van de ankers in de bouwput voor het Centraal Station op een bepaald moment veel stof en gruis vrijgekomen, waardoor de bouwput tijdelijk ontruimd moest worden.

2.5 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking

Er hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het definitief 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. PLANNING

3.1 Projectplanning

Na uitvoerig onderzoek en analyse is medio december door het college van B&W besloten tot het tweezijdig boren. Hiermee zal zowel uit Noordelijke richting (startschacht Damrak naar Rokin-Noord) als uit Zuidelijke richting (Scheldeplein naar Rokin-Zuid) geboord worden. Parallel aan dit besluitvormingstraject is de planning verder in nauwe afstemming met de aannemers en Amsys nader uitgewerkt, waarbij tevens aandacht is geschonken aan de risico's en onzekerheden in de planning. Start exploitatie is voorzien in oktober 2017.

3.2 Bestuurlijke besluitvorming

Zoals al in §1.2 en hierboven werd vermeld sprak het College van B&W op 13 oktober haar voorkeur uit om vanuit twee richtingen te boren. Op 18 december stemde het College definitief in met deze aanpak. In februari wordt dit besluit nog besproken in de raadscommissie Verkeer & Vervoer.

Op 17 november kwam in het College de voortgang van de activiteiten en acties op het gebied van communicatie en omgeving aan de orde. De aanbevelingen op dit gebied van de Gemeentelijke Ombudsman en Commissie Veerman zijn door de projectorganisatie in concrete acties en activiteiten omgezet.

Vooruitlopend op de verwerking in de vierde kwartaalrapportage van 2009 van de door de Commissie Veerman voorgestelde extra €500 miljoen, is op 15 december het College van B&W voorgelegd hoe dit bedrag is samengesteld en opgebouwd, en hoe de Projectorganisatie voorstelt dit te verwerken.

3.3 Belangrijkste risico's en onzekerheden

Boorproces



De belangrijkste risico's voor het boorproces zijn:

- *een grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk.*

Dit risico heeft een kleine kans van optreden met grote gevolgen voor de planning, schade aan omliggende panden en infrastructuur en mogelijk letsel voor passanten. De beheersmaatregelen die reeds in het ontwerp ingepast zijn of nog getroffen worden, zijn: op grote diepte boren, historisch onderzoek naar de ondergrond, vergrote afstand tussen de tunnelboormachines, verlaagde boorsnelheid, zorgvuldige boorinstructies, het opstellen van een incidentendraaiboek en inrichten van de incidentenorganisatie. Bewoners van de meest kritieke tracédelen in de Pijp wordt een hotelbon van twee nachten aangeboden als er onder hun huis wordt geboord. Alhoewel de kans uiterst klein is dat er iets gebeurt, kan de projectorganisatie zich voorstellen dat bewoners de nacht elders willen doorbrengen. Als gebaar krijgen zij de hotelbon, die ze overigens ook op een ander tijdstip morgen gebruiken.



- *verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*
Vanwege de slechte staat van de huidige walmuur bij het Natte Damrak en de ter plaatse zeer slechte grondcondities - al eerder werd een verzakking geconstateerd tijdens de inspectie van de walmuur - bestaat het risico dat bij het boorproces de walmuur verzakt of bezwijkt. Dit kan, afhankelijk van de mate waarin het risico zich manifesteert, tot grote gevolgen voor de planning en kosten kunnen leiden. Om mogelijke problemen zo goed mogelijk te voorkomen wordt een vriesscherm onder het Natte Damrak en de walmuur aangebracht met gestuurde vrieslansen. Eind december is gestart met het verankeren van de walmuur. Hierdoor is dit risico sterk verkleind.
- *complexiteit bij stationspassages*
Het proces waarbij de tunnelboormachines de diepe stations in de binnenstad doorboren luistert nauw. Het risico bestaat dat er bij het doorboren van de stationswand zakkings optreden. Ook bestaat er het risico van lekkages in het boorfront. Wanneer deze risico's optreden, heeft dit vertragingen en mogelijk extra kosten tot gevolg. Het ontwerp van de tunnelboormachines is speciaal op deze situatie afgestemd. Nadere analyse en overleg met deskundigen heeft duidelijk gemaakt dat een 'dichtblok' bij stations niet noodzakelijk is. De procedures ten aanzien van de stationspassages worden zorgvuldig opgesteld. Tijdens de stationspassages wordt de betreffende locatie bij het station afgeschermd en beveiligd.

- *cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen.*
Het risico bestaat dat er met het boren een verstoring in de ondergrond ontstaat (1 á 2 cm) met zakkingen tot gevolg. Dit kan resulteren in cosmetische en in het ergste geval constructieve schade aan nabij gelegen panden en infrastructuur. De kans is relatief groot dat dergelijke schades door het boorproces zullen optreden. Om dit risico te reduceren wordt op acht locaties (waaronder Munttoren en Bijenkorf) de fundering verstevigd door zogenoemde "compensation grouting". Hierbij wordt grout, een soort cement, in de bodem onder het fundament van gebouwen geïnjecteerd om eventuele bewegingen tijdens de passage van de boormachine te compenseren. Daarnaast wordt zowel de omgeving (zettingen) als het boorproces zelf gemonitord. Bij dreigende afwijkingen wordt het boorproces bijgesteld.
- *geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*
De boorwerkzaamheden die 7x24 uur plaatsvinden, veroorzaken mogelijke geluidsoverlast bij de startschacht en de openingen van de diepe stations in de binnenstad. Voor het 7x24 uur kunnen werken is een werktijdenonthefing nodig. Er bestaat een reële kans dat bij met name de werkterreinen overlast ontstaat. Er worden geluidsreducerende maatregelen getroffen door een hal boven de startschacht te plaatsen. Daarnaast worden de openingen van de diepe stations in de binnenstad afgeschermd. Tot slot wordt vindt er gerichte communicatie plaats over de werkzaamheden en zal er snel worden gereageerd bij geconstateerde hinder. In de afgelopen periode is een werktijdenonthefing verleend, waardoor dit risico sterk is afgenomen.

Raakvlakrisico's

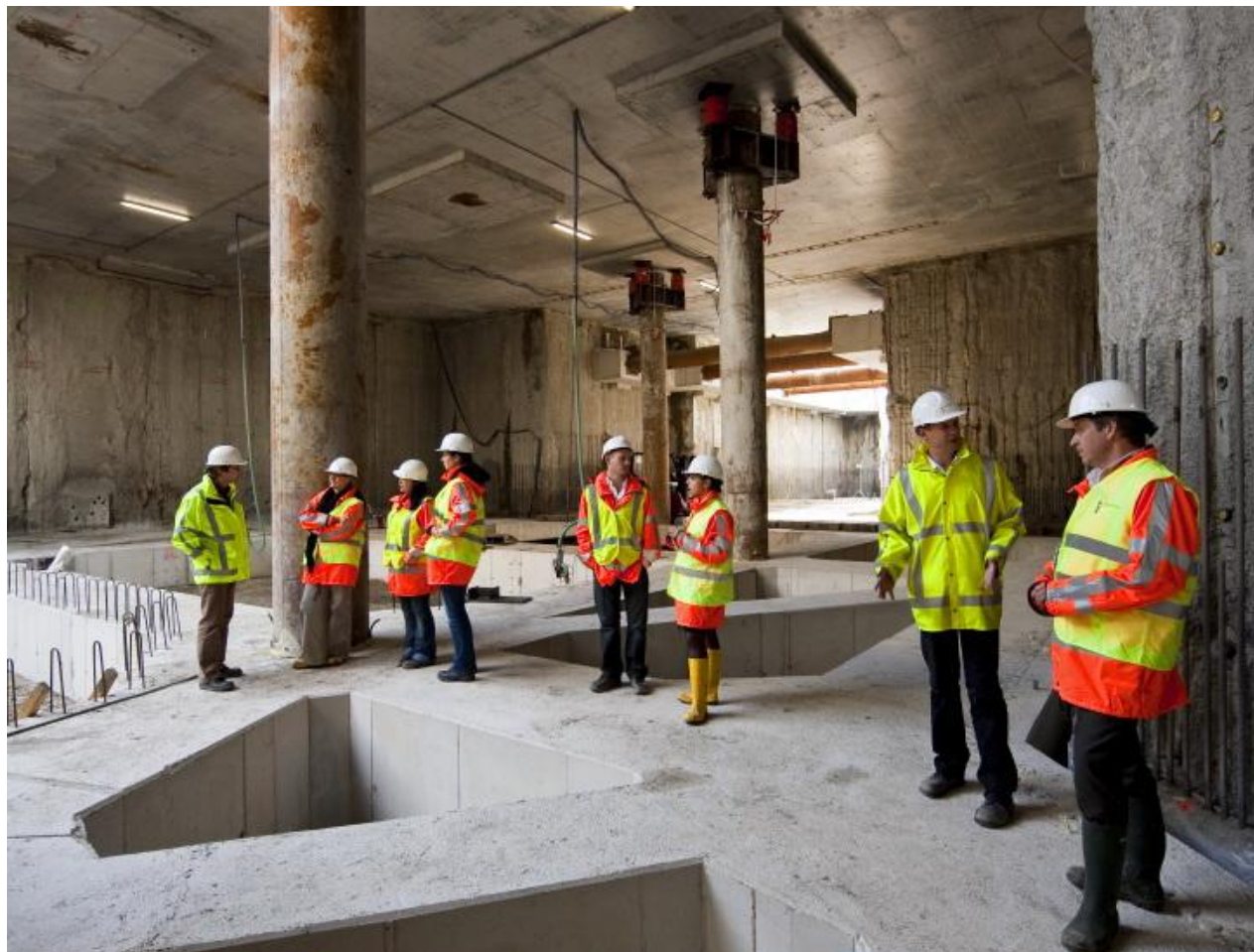
Tussen de verschillende contracten bestaan diverse raakvlakken in de planning. Dit geldt vooral voor de contracten die op het kritieke pad van de planning liggen. Het risico bestaat dat uitloop in één van de contracten tot gevolg heeft dat andere contracten tevens zullen uitlopen. Bijkomend gevolg is dat ook de projectorganisatie langer in stand gehouden zal moeten worden met financiële gevolgen van dien. De gevolgschade is in de verschillende contracten uitgesloten. Ter beperking van deze risico's is in 2008 het raakvlakmanagement versterkt en zijn/worden contractuele aanpassingen gepleegd om de aannemers te prikkelen om sneller te werken. Tot slot draagt het opstellen van een integrale planning en het actief bewaken daarvan bij ter beheersing van dit risico.

Safetycase en integraliteit vervoerssysteem

Voordat de metro in gebruik kan worden genomen, moet in de eindfase van het project de veiligheid van het vervoerssysteem (safetycase) worden aangetoond. Er bestaat een risico dat dit niet kan worden aangetoond en dat uit de verschillende testen blijkt dat de integrale werking van het vervoerssysteem niet geborgd is (voorbeeld is de veiligheidssituatie van de tunnel in de A73). Het gevolg is dat de metrolijn later dan gepland opengesteld kan worden en er nog mogelijke aanpassingen gedaan moeten worden om het systeem integraal te laten werken. Om dit te voorkomen worden de veiligheidseisen gespecificeerd in het nog aan te besteden contract Spoortechniek & Afbouw. Daarnaast zal het test- en integratieprogramma zodanig worden ingericht dat voldoende bewijsvoering vergaard wordt voor de safetycase. Er vindt intensief overleg plaats tussen de projectorganisatie Noord/Zuidlijn (aanleg) en het bureau AMSYS (exploitatie). Tevens is de werkgroep Systeemintegratie opgericht, waarin ook de exploitant en Beheer deelnemen.

Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg)

Er bestaat een zeer kleine kans dat er zich een aantal incidenten kunnen voordoen ondanks de reeds genomen beheersmaatregelen. Enkele voorbeelden zijn het aanvaringsrisico tijdens het afzinken van de tunnelementen in het IJ, het opbarsten van de bodem bij station Ceintuurbaan ondanks het toepassen van verhoogde luchtdruk, het aantreffen van grote obstakels in de ondergrond tijdens het boorproces, het bezwijken van het hoofdager van de tunnelboormachine en brand tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden. De projectorganisatie schenkt grote aandacht aan het voorkomen van dergelijke incidenten.



4. FINANCIËN

4.1 Budgetcijfers

Het schematisch overzicht van het budget is als volgt:

Tabel 1: Budgetcijfers projectkosten en bijdragen (exclusief risicofonds)

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q2/2009</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Budget Q3/2009</i>	<i>Mutatie : Overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q4/2009</i>
	<i>pp 2009</i>	<i>correctie</i>	<i>pp 2009</i>		<i>pp 2009</i>
<i>Projectkosten</i>					
Bouw	1.901,9		1.901,9	3,5	1.905,4
Bijkomend	119,1		119,1		119,1
VAT	438,6		438,6	-/- 0,2	438,4
Beheersmaatregelen	25,8		25,8		25,8
Totaal excl. risicofonds	2.485,4	0,0	2.485,4	3,3	2.488,7
<i>Projectbijdragen</i>					
Rijk	1.124,8	0,6	1.125,4		1.125,4
Regio	119,5		119,5		119,5
Parkeergarages	55,0		55,0		55,0
Gemeente excl. Risicofonds	1.186,1	-/- 0,6	1.185,5	3,3	1.188,8
Totaal excl. risicofonds	2.485,4	0,0	2.485,4	0,0	2.488,7

Het gebudgetteerde gemeentelijke aandeel in de projectkosten bedraagt 1.188,8 mln tegen prijspeil 2009 en exclusief het resterende risicofonds. Dit resterende risicofonds is nog niet benoemd budget dat in de toekomst wordt gebruikt voor risico's, die realiteit worden, dat wil zeggen projectkosten worden. Voor dit risicofonds is dekking beschikbaar. De opstelling van het gemeentelijk aandeel inclusief het risicofonds is als volgt:

Tabel 2: Budgetcijfers gemeentelijk aandeel (inclusief risicofonds)

<i>In EUR mln</i>	<i>Budget Q2/2009</i>	<i>Indexering 2009</i>	<i>Budget Q3/2009</i>	<i>Mutatie : Overboe- kingen uit risicofonds</i>	<i>Budget Q2/2009</i>
	<i>pp 2009</i>	<i>correctie</i>	<i>pp 2009</i>		<i>pp 2009</i>
<i>Gemeentelijk aandeel</i>					
Gemeente excl. Risicofonds	1.186,1	-/- 0,6	1.185,5	3,3	1.188,8
Risicofonds	144,8		144,8	-/- 3,3	141,5
Gemeente incl. risicofonds	1.330,9	-/- 0,6	1.330,3	0,0	1.330,3

Uit deze tabel blijkt dat het gebudgetteerde gemeentelijk aandeel tegen prijspeil 2009 en inclusief het risicofonds 1.330,3 mln bedraagt.

4.2 Kengetallen financiële voortgang

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

Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang

<i>Cijfers in EUR mln</i>	Q3/2009	Q4/2009	Wijziging
Verplicht	1.596,6	1.636,7	40,1
Betaald	1.298,4	1.349,8	51,4
Ontvangen rijkssubsidie	624,4	643,3	18,9
Ontvangen bijdragen	67,8	103,3	35,5

De rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het vierde kwartaal van 2009 is voor 18,9 mln aan betalingen van het rijk ontvangen, en daarnaast 4.9 mln van Regionet en 30,6 mln van Bonroute.

4.3 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 vierde kwartaal van 2009 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 65, Boormachine A opgebouwd, exclusief volgwagens,
- Mijlpaal 82, Uitvoering MM4 aan (Rbstraat en Obstraat en) Amstelkanaalbrug gereed,
- Mijlpaal 148, Tracédeel 55, vloer, wand en dak ter hoogte van inrit parkeergarage RAI gestort,
- Mijlpaal 152, Tracédeel 57, vloer gestort en wandbekisting geplaatst,
- Mijlpaal 154, Tracédeel 58, open bak, vloer en zijwanden gestort.

4.4 Omzetbelasting (BTW)

De gemeente heeft in maart 2003 een procedure voor het Gerechtshof gewonnen inzake de teruggave van alle omzetbelasting. De staatssecretaris van Financiën is in cassatie gegaan bij de Hoge Raad. Op 31 juli 2006 heeft de Advocaat-Generaal advies aan de Hoge Raad uitgebracht. Kern daarvan is de vraag of, als activiteiten rond personenvervoer BTW-aftrekbaar zijn, dat ook geldt voor de bijbehorende infrastructuur.

Op 12 september 2008 heeft de Hoge Raad de uitspraak van het Gerechtshof bevestigd. Het BTW-risico, dat gelopen werd over de periode vóór de invoering van het Btw compensatiefonds op 01.01.2003, komt daarmee te vervallen. Inmiddels is overleg met de Belastingdienst gaande over de afwikkeling van de jaren 1997 tot heden.

4.5 Prijscompensatie

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State (20 februari 2008) over de indexering van de rijkssubsidie, is overleg in breder verband tussen SRA en het Rijk gaande. Dit betekent voor het overleg over de prijscompensatie vanaf 2004 een pas op de plaats.

5 INFORMATIE

5.1 Langs de lijn

Amsterdam-Noord

Een deel van de werkzaamheden in Amsterdam-Noord is intussen afgerond. De frequentie van de informatiebrieven is daarom gewijzigd van vier weken naar zes weken. Indien nodig wordt een aparte bewonersbrief verspreid. Dit is in dit kwartaal één keer gebeurd in verband met het verwijderen van damwanden. Elke derde dinsdag van de maand kunnen ondernemers en bewoners van Amsterdam-Noord terecht op een inloopspreekuur in de directieket van de Noord/Zuidlijn op sportcomplex Elzenhagen.



Stationseiland/Damrak

In het afgelopen kwartaal zijn bewoners en ondernemers in de omgeving van het Stationseiland en het Damrak met regelmaat zowel mondeling als schriftelijk geïnformeerd over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn. Begin december vond het eerste Noord/Zuidlijn Buurtoverleg voor de omgeving van de startschacht Damrak plaats. Bewoners en ondernemers krijgen tijdens dit maandelijkse overleg uitleg over de werkzaamheden voor het boorproces vanaf het Damrak en kunnen hierover in gesprek gaan met de projectleiders.

Via de nieuwsbrieven van Coördinatie Stationseiland (CSE) wordt de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden op en rond het Stationseiland. Ook de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn bij het Damrak worden hierin opgenomen. De nieuwsbrieven verschijnen één keer per maand.

Daarnaast zijn in het laatste kwartaal van 2009 zes brieven verschenen met informatie over het werk van de Noord/Zuidlijn voor de buurten rond het Damrak en de Oosterdokskade. Eén van

- 23 -

deze brieven was de aankondiging van de aanvoer van de tunnelboormachines. De projectorganisatie anticipeerde op mogelijke geluidhinder door 114 huishoudens een hotelovernachting aan te bieden op de dagen dat er tijdens de avond en nacht gewerkt werd. Er is door zes huishoudens gebruik gemaakt van dit aanbod. Uit reacties van buurtbewoners bleek dat de hinder door de transporten erg is meegevallen. Eind december ontvingen enkele huishoudens aan het Damrak ook een aanbod voor hotelovernachtingen tijdens de nachtelijke werkzaamheden aan de kademuur in januari 2010.

Met de twee rederijen in het Natte Damrak is overleg gevoerd over de gevolgen voor deze bedrijven van de aanvoer van de boormachines en de versteviging van de walmuur Damrak. Daarbij zijn afspraken gemaakt over de bereikbaarheid en zichtbaarheid van de rederijen tijdens de werkzaamheden op het Damrak. Ook werden met het Schadebureau Noord/Zuidlijn afspraken gemaakt over schadebeperkende maatregelen. Begin december is er kerstverlichting opgehangen aan de bouwschuttingen, aan de gevel van het stationsgebouw en aan het busplatform aan de IJzijde.

Rokin

De Begeleidingscommissie Uitvoering (BCU) kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Onderwerpen waren de injectiewerkzaamheden, de voorbereidingen voor het bevriezen van de voegen van de diepwanden van de bouwput en de standzekerheid van panden. Een belangrijk onderwerp was ook het uitkijkpunt ter hoogte van de tramhalte Spui. Er werden in totaal vijf informatiebrieven verspreid, waaronder een brief over de risico's van de werkzaamheden en over de voortgang van de injecteerwerkzaamheden op de Rode Loper. Deze laatste werd persoonlijk afgeleverd bij de ondernemers aan de Rode loper die werkterrein voor hun deur hadden. In november is er kerstverlichting geplaatst aan de lantaarnpalen op het natte en droge Rokin. Ook is in deze periode de mogelijkheden van een ijsbaan op het bouwterrein onderzocht. En begin december is een groot deel van het team diepe stations verhuisd van Rokin 92 naar Rokin 54. De opening van het Ondergronds Uitzichtpunt vond plaats in het restaurant van een van de ondernemers vlak bij het Uitzichtpunt. De opening werd druk bezocht door buurtbewoners, ondernemers en medewerkers van de Noord/Zuidlijn.

Verbindingsregisseur

De door het college ingestelde verbindingsregisseur heeft zich afgelopen kwartaal uitgebreid georiënteerd via gesprekken met betrokken partijen. Een van zijn belangrijkste aandachtspunten zal worden om maatwerk te leveren op het gebied van regelgeving en handhaving voor bedrijven langs de bouwplaatsen. Dit sluit ook goed aan bij de aanbevelingen van de ombudsman in zijn rapport over de

Risicocommunicatie

In december 2009 is een brief verstuurd aan de directe omgeving van het Rokin over de risico's van het vriezen, de mogelijke effecten voor de omgeving en de beheersmaatregelen. De projectorganisatie Noord/Zuidlijn informeert de directe omgeving zo expliciet mogelijk over de mogelijke risico's van het bouwen en wat te doen als een calamiteit optreedt. In januari 2010 zijn er twee spreekuren gepland die de projectorganisatie speciaal organiseert voor vragen hieromtrent. Daarnaast zoeken de projectbegeleiders actief contact met bewoners en ondernemers, zowel telefonisch als met huisbezoeken.



Vijzelgracht

De Begeleidingscommissie Uitvoering kwam dit kwartaal drie keer bijeen. Er vonden in oktober twee expertmeetings plaats met als onderwerp luchtkwaliteit. Op 26 november was er een bijeenkomst waarbij direct omwonenden van de koeltorens aan de Weteringschans en andere geïnteresseerden uit de buurt zelf konden ervaren hoeveel geluid de koeltorens produceren. Op basis van deze ervaringen en geluidsmetingen is geconstateerd dat geluidswerende maatregelen aan de koeltorens niet nodig zijn. Begin december is de directie van het dagelijks toezicht verhuisd van de keet in de Lijnbaansgracht naar Vijzelgracht 22. Op 14 december is er met geïnteresseerden uit de omgeving een gezamenlijke omgevingsobservatie gehouden. Bewoners hebben specifieke vragen kunnen stellen aan deskundigen op het gebied van casco's en monitoring van de bebouwing langs de bouwkuip. Er werden in totaal vijf informatiebrieven verspreid, waaronder een brief over de risico's van de werkzaamheden. Er zijn op 17 en 18 november inloopspreekuren gehouden voor de bewoners over dit onderwerp. In december werden de ramen langs het gehele bouwterrein gelapt. Begin december is kerstverlichting aan de lantaarnpalen van de Vijzelgracht geïnstalleerd.

Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met enige regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Dat ging vooral over de voortgang van het uitgraven van het station en het storten van de betonvloer.

Er is in het vierde kwartaal geen overleg geweest met de Bewonersvereniging F. Bolstraat.

In november zijn de ramen langs het gehele bouwterrein gelapt.

Er zijn in het vierde kwartaal verder geen middelen uit het Fonds Leefbaarheid ingezet ten behoeve van individuele bewoners. Wel heeft de Noord/Zuidlijn bijgedragen in diverse buurtinitiatieven zoals de kerstverlichting.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen regelmatig een overzicht van de werkzaamheden.

De werkzaamheden in de 1e Jacob van Campenstraat zijn in overleg met de bewoners en ondernemers gestart. In december is de openbare ruimte tijdelijk aan de buurt teruggegeven. In de Saenredamstraat is er met individuele bewoners diverse malen overleg geweest over de werkzaamheden. In de Saenredamstraat en 1e J. van Campenstraat zijn in december de ramen gelapt.

Scheldeplein

Dit kwartaal besloot het College van B&W om de tunnels tussen het Damrak en het Scheldeplein te boren vanuit twee richtingen. Door deze wijziging zal de hinder voor de omgeving van het Scheldeplein toenemen. De buurt krijgt te maken met bouwhinder door de aanpassing van de schacht op het Scheldeplein, de aanvoer en de start van de tunnelboormachines en de verkeersomleidingen als gevolg van de werkzaamheden. In oktober verscheen een brief naar aanleiding van het principebesluit van het College over de gewijzigde boorricting. Op 4 november werden de laatste uitwerkingen van de gewijzigde boorricting besproken met bewoners en ondernemers tijdens een informatiebijeenkomst in de RAI. Wethouder Gerson was bij deze bijeenkomst aanwezig. Het onderzoek naar de meest geschikte locatie voor de scheidingsinstallatie ging dit kwartaal verder.

5.2 Informatiecentrum

Bezoekersaantallen

In het vierde kwartaal zijn in totaal 8.815 (tegen 9.223 in 2008) bezoekers in het informatiecentrum geweest. Daarvan kwamen 3.389 mensen met een groepsbezoek, 4.144 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen en 1.282 bezoekers hadden een andere informatievraag (VVV/OV).

Er werden in het informatiecentrum in het derde kwartaal 159 rondleidingen en 18 lezingen gegeven. Er waren 55 groepen die een rondleiding combineerden met een bouwplaatsbezoek.

Kennismaand

Oktober was de landelijke kennismaand. In het kader van deze maand heeft het informatiecentrum voor het eerst rondleidingen naar de Sixhaven georganiseerd. De rondleidingen naar de Sixhaven waren zo'n succes dat deze verlengd zijn.

Inhijsen graafwiel

Bij het inhijsen van het graafwiel in de nacht van 2 op 3 december, was ook het informatiecentrum geopend. 55 mensen maakten van de gelegenheid gebruik om in afwachting van het inhijsen zelf een warm kopje koffie of thee te drinken, films over tunnelboren te bekijken en rondleidingen te volgen.

Opening uitkijkpunt en instaprondleidingen

Op 16 december werd het Ondergronds Uitzijkpunt op het Rokin geopend. Medewerkers van het informatiecentrum gaven de eerste rondleidingen aan de genodigden. De dag erna konden mensen zich opgeven voor de instaprondleidingen die vanuit het informatiecentrum op Stationsplein 7 werden georganiseerd. Het enthousiasme is groot: maar liefst 70 mensen namen verdeeld over 6 groepen deel aan de instaprondleidingen.

5.3 Internet

In het vierde kwartaal heeft de website www.noordzuidlijn.amsterdam.nl 35.629 bezoeken getrokken. Dit is het hoogste aantal bezoekers sinds de nieuwe website in maart 2009 online is gegaan. Vergelijken met het derde kwartaal is het aantal bezoeken met 63 procent gestegen. Opvallend is dat in het laatste kwartaal de ondergrens aan bezoekers is 'gelift'. Dit wil zeggen dat structureel meer mensen de site bezoeken dan in de vorige kwartalen.



Het vierde kwartaal laat drie grote pieken in de bezoeken zien:

- Op 13 oktober bracht het projectbureau een persbericht met de resultaten van de opiniepeiling over de Noord/Zuidlijn naar buiten. Uit het onderzoek komt naar voren dat ruim 60 procent van de meer dan vierhonderd ondervraagden vindt dat de gemeente de Noord/Zuidlijn moet afbouwen.
- In de nacht van 2 op 3 december werd het graafwiel van de eerste tunnelboormachine in de startschacht bij Damrak gehesen. Veel betrokkenen en geïnteresseerden waren die nacht aanwezig om het indrukwekkende schouwspel te zien. De volgende dag werd veel aandacht besteedt in de media aan de gebeurtenis.
- Dinsdag 15 december werd het rapport van de Raadscommissie Noord/Zuidlijn gepresenteerd. Dit leidde tot de grootste piek in bezoeken in het vierde kwartaal.

De foto's van de Noord/Zuidlijn op Flickr scoren erg goed. In Q4 zijn de foto's op Flickr 33.878 keer bekeken. Ook de video's van de Noord/Zuidlijn op YouTube worden goed bekeken: 16.318 keer. Opmerkelijk is dat Flickr in zijn eentje bijna net zoveel verkeer trekt als de website NZL. Het gemiddelde aantal foto's dat per dag bekeken wordt ligt tussen de 400-500.

5.4 In de pers



De Noord/Zuidlijn was in het vierde kwartaal uitgebreid in de pers.

In oktober was er aandacht in de regionale media voor het inhijzen van de vriesinstallatie op de Vijzelgracht na een persbijeenkomst.

Ook besteedde de pers aandacht aan uitlatingen van een docent van de UvA over vermeende risico's bij het tunnelboren. Projectorganisatie Noord/Zuidlijn heeft daarop nogmaals alle voorbereidingen en risicobeheersingmaatregelen verduidelijkt.

De aanloop naar het tunnelboren is eveneens uitgebreid in de pers geweest. Zo reisde AT5 af naar Schiedam om een reportage te maken met boormanager Paul Janssen over de machine die toen nog in onderdelen opgeslagen lag.

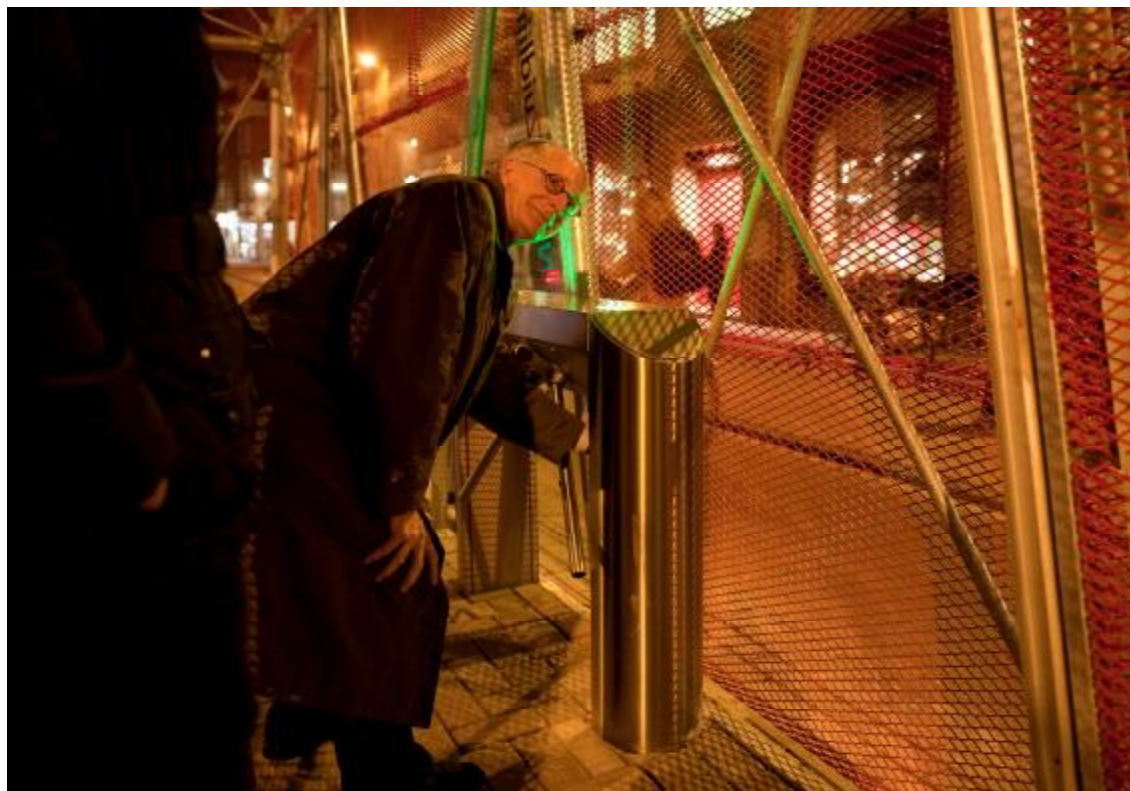
Het Parool publiceerde een interview met Joost Joustra, een van de boorexperts van de Noord/Zuidlijn, over alle aspecten van het boorproces.

De persbijeenkomst over de overeenkomst voor noodopvang bij calamiteiten met het Okura en het Carlton hotel trok vooral lokale media-aandacht.

Het inhijzen van eerste onderdelen van de tunnelboormachine was landelijk nieuws. Zowel de complexe operatie rond het boorschild, als het graafwiel kwamen uitgebreid in de televisie- en radiojournaals en diverse kranten.

Het Parool besteedde in een interview met Jan Bijkerk, directeur uitvoering van de Noord/Zuidlijn, aandacht aan de risicobeheersing van de Noord/Zuidlijn.

Ook de opening van het Ondergronds Uitkijkpunt door wethouder Gerson was terug te vinden in veel kranten.

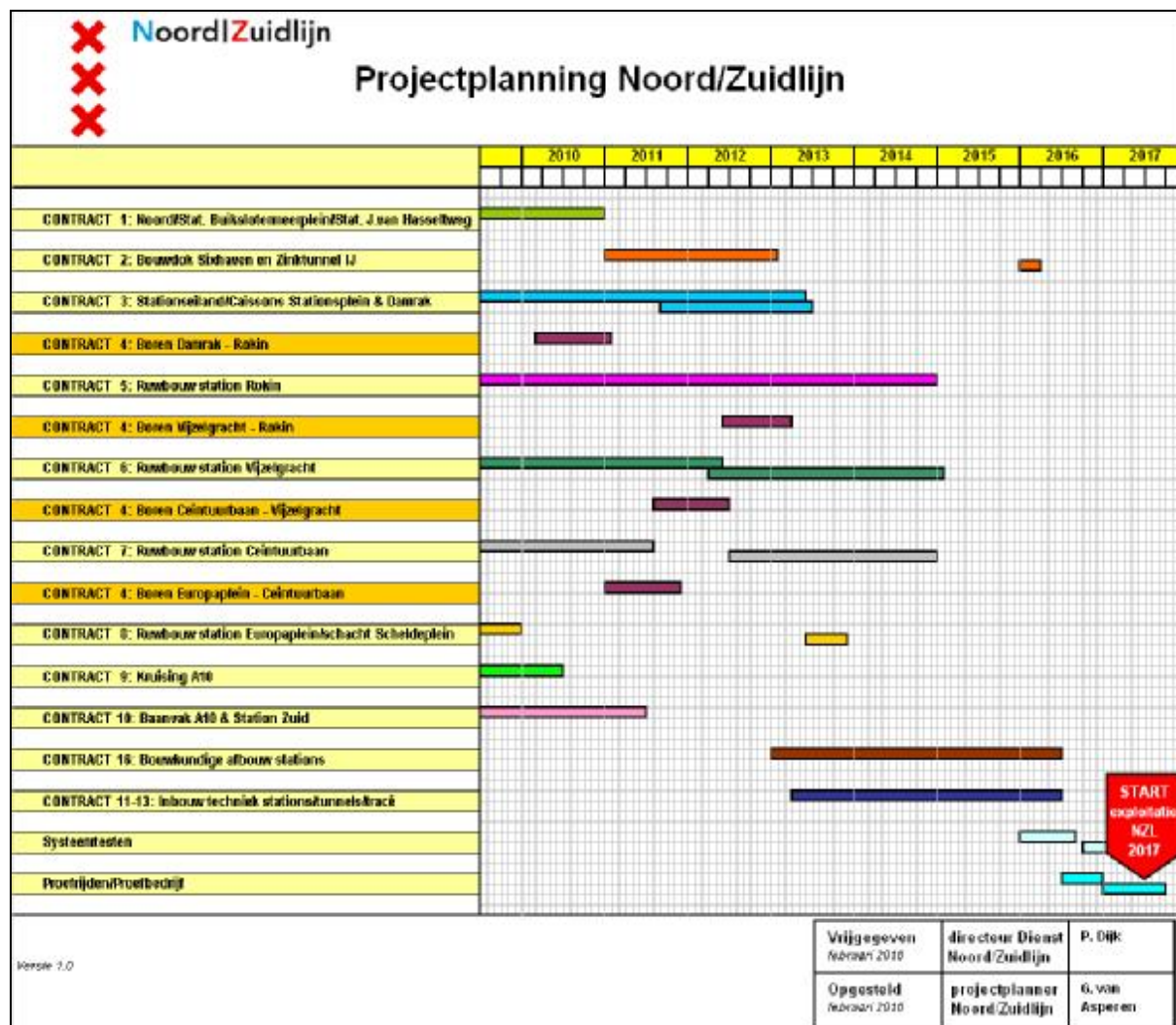


De resultaten van de enquêtecommissie Noord/Zuidlijn van de gemeenteraad van Amsterdam waren uitgebreid in de landelijke, regionale en lokale media terug te zien. Ook de daaropvolgende raadsdebatten konden rekenen op veel media-aandacht.

Wethouder Gerson presenteerde in december een ondernemersgids die de Noord/Zuidlijn maakte over bedrijven achter de bouwhekken van de stations langs de lijn. Regionale en lokale media publiceerden erover.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: Projectplanning per 1 januari 2009



BIJLAGE 2: Voorbereiding exploitatie vervoerssysteem Noord/Zuidlijn (AMSYS)

De voorbereidingen voor het in exploitatie nemen van de Noord/Zuidlijn gebeuren in nauwe samenwerking met Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System). AMSYS is in 2007 opgericht om een aantal exploitatieve zaken die (deels) niet in de scope van de Noord/Zuidlijn zaten voor te bereiden, in combinatie met het vernieuwen van dezelfde voorzieningen voor het bestaande metronet. Door deze aanpak kan de Noord/Zuidlijn gaan functioneren als integraal onderdeel van het Amsterdamse metronet.

De voornaamste taken van AMSYS zijn:

- Aanschaf van nieuwe metrotreinen voor de bestaande metro (serie M5) en voor de Noord/Zuidlijn (serie M6). Hieraan is gekoppeld de voorbereiding en realisatie van overige exploitatievoorzieningen, waaronder de onderhoudswerkplaats en opstelvoorzieningen voor de metrotreinen;
- Aanschaf van nieuwe systemen voor treinbeveiliging en –sturing voor de bestaande metro en voor de Noord/Zuidlijn;
- Exploitatieve zaken die eveneens een relatie hebben met het bestaande net, zoals systemen voor de OV chipcard, passagiersinformatie en sociale veiligheid.

In het vierde kwartaal van 2009 is extern getoetst in welke mate de organisatorische aanpak en de inrichting van de contracten binnen de Noord/Zuidlijn en AMSYS, zoals in het derde kwartaal beschreven in een protocol, succesvol kunnen bijdragen aan het tijdig realiseren van een werkend vervoerssysteem. Het toetsteam beveelt aan om het opleveren van een werkend vervoerssysteem aan te pakken als een gemeenschappelijke opgave, primair voor Noord/Zuidlijn en AMSYS en zo spoedig mogelijk samen met de toekomstige beheerder en het GVB. Naar aanleiding hiervan wordt in het eerste kwartaal van 2010 een plan voor de gezamenlijke aanpak / organisatie opgesteld en wordt het protocol aangescherpt.

De samenwerking tussen projectbureaus Noord/Zuidlijn en AMSYS vindt plaats onder leiding van de Stuurgroep NAMZ waarin op directieniveau besluiten worden voorbereid, besproken en vastgesteld. De Stuurgroep wordt ondersteund door werkgroepen voor onder meer integrale Planning, PvE/Scope, Afbouw en Logistiek.

De stand van zaken van de belangrijkste onderwerpen per Q4-2009 zijn:

- *1^e Uitvoeringskrediet*
In december is het 1^e uitvoeringskrediet voor AMSYS van € 570 miljoen behandeld in het College van B&W. Begin 2010 zal dit aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.
- *Integraal Programma van Eisen voor het Operationeel Systeem Noord/Zuidlijn*
Omdat het vervoerssysteem Noord/Zuidlijn een onderdeel wordt van het Amsterdamse metronetwerk, moet het Programma van Eisen van de Noord/Zuidlijn, voor zover mogelijk, passen binnen de eisen die aan het gehele netwerk worden gesteld. Tot voor kort was er geen actuele versie van het Integrale Programma van Eisen (IPvE) voor het gehele metrosysteem beschikbaar. AMSYS heeft de taak op zich genomen een IPvE op te stellen, dat gebaseerd is op de huidige inzichten. Het IPvE is in het vierde kwartaal van 2009 gereed gekomen en ambtelijk vastgesteld door de Stuurgroep AMSYS. Het Programma van Eisen voor de Noord/Zuidlijn zal aan het IPvE worden getoetst.

- Metrotreinen Noord/Zuidlijn (serie M6)*

De serie M6-treinen maakt, samen met de nieuwe metrotreinen voor het bestaande netwerk (serie M5), onderdeel uit van één Europese aanbesteding. In oktober 2009 zijn de onderhandelingen met de, op basis van de z.g. Best and Final Offers, geselecteerde preferred bidder gestart. In december bevonden de onderhandelingen zich in de afrondende fase.

Het College van B&W en de Commissie VV zijn respectievelijk op 8 december 2009 en 13 januari 2010 akkoord gegaan met de concept raadsvoordracht behorend bij de aanvraag van het 1e uitvoeringskrediet van € 575 miljoen voor de AMSYS-onderdelen Metrotreinen, Werkplaats Diemen en Emplacementen. In navolging hiervan heeft de Gemeenteraad op 21 januari 2010 het 1e uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld.

Nu het krediet verleend is, kan de gunning van het contract in februari 2010 plaatsvinden (onder voorbehoud van de onderhandelingen met de leverancier).
- Verbouwing Werkplaats Diemen*

De bestaande GVB-onderhoudswerkplaats voor metrotreinen in Diemen moet worden verbouwd en uitgebreid om de nieuwe vloot van metrotreinen serie M5/M6 te kunnen ontvangen en onderhouden. Eind 2009 is een integraal Programma van Eisen afgerond voor alle projectonderdelen, te weten gebouwen ("de garage"), de werkplaatsinrichting ("de gereedschappen"), het sporenplan ("de rails buiten") en de systemen voor tractie en treinbeveiliging binnen en buiten het gebouw in Diemen. Het PvE zal in het eerste kwartaal van 2010 ter goedkeuring aan het College van B&W en het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio worden voorgelegd, evenals de nader uit te werken kostenramingen.
- Systemen voor Signalling & Control (treinsturing en –beveiliging)*

Ook de systemen voor Signalling & Control (S&C) maken onderdeel uit van een geïntegreerd contract voor zowel de bestaande metro als de Noord/Zuidlijn. De Gemeente heeft medio 2009 ingestemd met het principebesluit tot volledig automatisch rijden op het bestaande metronetwerk en de Noord/Zuidlijn.

In het voorjaar van 2010 zal een tussenrapportage over de business case met betrekking tot volledig automatisch rijden aan het gemeentebestuur worden voorgelegd als eerste stap richting het definitieve go/no go besluit, dat voorzien is in het derde kwartaal van 2010. In deze tussenrapportage zal onder andere ingegaan worden op het onderzoek naar volwaardig menselijk toezicht bij automatisch rijden, dat uitgevoerd wordt naar aanleiding van de motie Bergervoet/Flos van 20 mei 2009. Ook zal, naar aanleiding van de toezegging in de Commissie VV van 13 mei 2009, gerapporteerd worden over de vergelijking tussen de toepassing van perrondeuren en perrondetectie bij automatisch rijden.

Het PvE voor S&C is eind 2009 in concept gereed gekomen. De offerte-uitvraag (request for proposal) wordt naar verwachting begin 2010 verstuurd.
- Overige exploitatievoorzieningen Noord/Zuidlijn*

In het kader van de aanscherping van de relatie tussen AMSYS en Noord/Zuidlijn zijn de raakvlakken in kaart gebracht tussen beide organisaties op het gebied van de ondersteunende systemen, zoals camera-, passagiersinformatie- en telecommunicatiesystemen. Op basis van een nadere uitwerking van nut en noodzaak zal begin 2010 een eenduidig pakket aan aanvullende exploitatievoorzieningen zijn opgesteld. Besluitvorming hierover gebeurt in twee stappen. Begin 2010 wordt besloten welke noodzakelijke voorbereidingen of reserveringen in het bestek van de afbouw en installaties moeten worden getroffen om veilig te stellen dat de exploitatievoorzieningen doelmatig in de Noord/Zuidlijn kunnen worden ingebouwd. De Noord/Zuidlijn gaat met dit bestek medio

2010 de markt op. In een latere fase – volgens huidig inzicht 2013/2014 – zullen de exploitatievoorzieningen zélf worden ingekocht. De financiering van de exploitatieve voorzieningen, die pas in een later stadium als gevolg van beleidswijzigingen in het OV noodzakelijk zijn gebleken, zal separaat worden opgepakt in nauw overleg met de Stadsregio.

BIJLAGE 3: Stand van zaken vergunningen per 31 december 2009

1 Aangevraagde vergunningen

Ontgrondingvergunning sluiskuij in het IJ

Voor het onder het CS af te zinken tunnelelement moet aan de noordzijde van de bouwkuip CS een tijdelijke sluiskuij worden gemaakt. Het tunnelelement wordt de sluiskuij ingevaren, waarna de waterstand in de sluis wordt verlaagd. Vervolgens wordt het tunnelelement onder het CS gevaren. De ontgrondingvergunning hiervoor is 11 december 2009 aangevraagd.

Beschikking bodembescherming sluiskuij in het IJ

Voor de oprichting van de tijdelijke sluiskuij in het IJ in verband met het afzinken van het tunnelelement onder het CS is op 11 december 2009 een beschikking in het kader van de wet bodembescherming aangevraagd.

Monumentenaanvraag 1e Jacob van Campenstraat

Door de beperkte ruimte in de 1e Jacob van Campenstraat is samen met stadsdeel Oud-zuid besloten het werkterrein voor de bouw van de schacht voor de mitigerende maatregelen langs de gevel van het pand aan de 1e Jacob van Campenstraat 59 te laten lopen. Hierdoor moet de toegang tot het pand tijdelijk worden verplaatst naar de Ferdinand Bolstraat. Het pand is echter een monument. Voor het verplaatsten van de deur is daarom naast een bouwvergunning ook een monumentenvergunning nodig. De aanvraag hiervoor is 12 december 2009 ingediend. Op 7 januari 2010 heeft een belanghebbende naar aanleiding van de aanvraag een zienswijze ingediend.

Lozingsontheffing bemalingswater station Ceintuurbaan

Bij de aanleg van station Ceintuurbaan komt bemalingswater vrij. Vanaf maart 2010 wordt dit tijdelijk geloosd op het gemeentelijk riool. Hiervoor is een ontheffing aangevraagd op 24 november 2009.

Nooduitgang Churchillaan, boortunnel

De nooduitgang Churchillaan was aanvankelijk zodanig ontworpen dat de twee tunnels horizontaal werden verbonden met één schacht. Door een aanpassing van het tunnelalignement, zijn deze horizontale verbindingen niet meer mogelijk. Door de bouw van een 2e nooduitgang aan de oostzijde van de Churchillaan wordt dit probleem opgelost. Zowel vanuit de westelijke als de oostelijke schacht kan hierdoor een verbinding tussen de tunnel en de nooduitgang worden gemaakt. Daarnaast wordt de nooduitgang aan de westzijde enkele meters verplaatst ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp, vanwege de optimalisatie van het bouwterrein. Voor de verplaatsing van de bestaande en de bouw van een extra nooduitgang is op 9 september 2009 een bouwaanvraag ingediend.

Kap/verplantvergunning nooduitgang Churchillaan

Voor het realiseren van de 2e nooduitgang aan de oostzijde van de Churchillaan/Scheldestraat wordt hier een bouwterrein aangelegd. Hiervoor moeten 3 bomen op de hoek van de Churchillaan/Scheldestraat worden gekapt/verplant. De vergunning hiervoor is 27 november 2009 aangevraagd.

Bouwvergunning afdekking toegangen station RAI/Europaplein

De openingen en liftschachtsparingen bij station RAI/Europaplein moeten tijdelijk worden afgedekt, in afwachting van de afbouw. Hiervoor is op 24 november 2009 een bouwaanvraag ingediend.

2 Lopende vergunningen

Gewijzigde bouwaanvraag polderdamwanden tussen Purmerweg en Johan van Hasseltweg
Door optimalisatie in het ontwerp van de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg moeten de polderdamwanden gedeeltelijk dichter naar elkaar worden geplaatst. De vergunning is 4 oktober 2006 verleend. Door een belanghebbende is bezwaar gemaakt. De bezwaarschriftencommissie heeft 9 mei 2007 het bezwaar ongegrond verklaard. De belanghebbende heeft 30 juli 2007 beroep bij de rechtbank aangetekend. De zitting was op 22 mei 2008 gepland. De belanghebbende en de gemeente Amsterdam hebben besloten hiervan voorlopig af te zien en een mediator ingeschakeld. De werkzaamheden zijn ondertussen afgerond.

Verlaagde ligging Nieuwe Leeuwarderweg

Het tracé van de Noord/Zuidlijn wordt tussen de Johan van Hasseltweg en Purmerweg met 0,5 meter meer verlaagd dan volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijk is. Op 12 december 2005 is daarom vrijstelling van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn aangevraagd. De vrijstelling is 22 mei 2006 verleend. Op 9 juni 2006 heeft een belanghebbende tegen dit besluit beroep ingesteld. De zitting was op 22 mei 2008 gepland. De belanghebbende en de gemeente Amsterdam hebben besloten hiervan voorlopig af te zien en een mediator ingeschakeld. De werkzaamheden zijn ondertussen afgerond.

Remmingwerk Wagenaarsbrug

Er wordt een stalen remmingwerk aangebracht in het Noordhollandsch Kanaal aan de oostzijde ter hoogte van de Wagenaarsbrug. Dit ter vervanging van de destijds verwijderde houten remmingwerking vanwege de aanleg van de Noord/Zuidlijn tussen de Sixhaven en de Johan van Hasseltweg. De bouwaanvraag is 16 juni 2009 ingediend.

In stand houden dienstweg Sixhaven

De dienstweg is de ontsluitingsweg voor een aantal woonboten nabij het werkterrein Sixhaven. Deze weg moet langer in stand blijven door de vertraging van de werkzaamheden Noord/Zuidlijn bij o.a. het Centraal station. Op 7 juli 2008 is daarom een verlengingsaanvraag voor de instandhoudingstermijn van de dienstweg ingediend.

Aanvraag wet verontreiniging oppervlaktewater walmuur natte Damrak

Ter voorbereiding op de uitvoering van het boorproces moet de walmuur bij het Natte Damrak worden verstevigd. Hiervoor wordt een open bemaling uitgevoerd. Op 3 november 2009 is een vergunning in het kader van de wet verontreiniging oppervlaktewater aangevraagd. De ontheffing is 8 januari 2010 verleend.

Bouwaanvraag Boortunnels

De bouwvergunning voor de geboorde tunnels van de Noord/Zuidlijn tussen het Natte Damrak en Rai/Europaplein is 4 september 2008 verleend. Er werden diverse bezwaarschriften ontvangen. De zitting van de bezwaarschriftencommissie was op 4 december 2008. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 16 juni 2009 de bezwaarschriften deels niet-ontvankelijk en deels ongegrond verklaard. Tegen dit besluit is door diverse belanghebbenden beroep ingesteld bij de rechtbank. Een zittingsdatum is nog niet bekend.

Vergunning wet verontreiniging oppervlaktewater station Vijzelgracht

Op 22 april 2009 is verlenging aangevraagd, voor de lozingsperiode van de eerder afgegeven lozingsvergunning in 2006, in verband met het lozen van onttrokken grondwater op het oppervlaktewater. De vergunning wordt aangevraagd voor de duur van het werk.

Vergunning wet verontreiniging oppervlaktewater station Ceintuurbaan

De lozingsperiode voor 2 reeds eerder afgegeven lozingsvergunningen in 2003 en 2007 moet vanwege de uitloop van de werkzaamheden worden verlengd. De aanvraag hiervoor is op 22 april 2009 ingediend. De vergunning voor het lozen van onttrokken grondwater op het oppervlaktewater is nu aangevraagd voor de duur van het werk.

Bouwvergunning station inrichting Ceintuurbaan

De bouwvergunning is op 15 augustus 2003 verleend. Er zijn bezwaren ingediend. De bezwaarschriftencommissie is op 20 januari 2005 bijeengekomen. De commissie is verzocht te wachten met het uitbrengen van het advies, tot de resultaten van nadere berekeningen over het rookgedrag in het station bekend zijn. De uitkomsten zijn aan het bevoegd gezag gestuurd. Aan de hand hiervan zullen bouwkundige aanpassingen worden uitgevoerd. Naar aanleiding van deze uitkomsten is 27 maart 2007 een hoorzitting gehouden van de bezwaarschriftencommissie. Het wachten is op het heroverwegingsbesluit van het college.

Lozingsontheffing definitieve drainage polderconstructie Rai/Europaplein

In de eindsituatie zal in de insitutunnel zuid water terecht komen als gevolg van regenwater, kwel en instroom van damwanden. Dit water zal permanent geloosd moeten worden op het hemelwaterriool. De aanvraag hiervoor is op 15 augustus 2008 ingediend. De conceptvergunning is 11 november 2009 ontvangen.

Lozingsontheffing Beethovenstraat

In verband met de aanleg van de Noord/Zuidlijn wordt een viaduct over de Beethovenstraat gebouwd. Om de pijlers van het viaduct in de grond te kunnen bouwen, moeten de putten voorafgaand worden bemalen. Hiervoor moet een geringe hoeveelheid water worden geloosd. Een ontheffing is op 11 november 2009 aangevraagd

3 tijdelijke bouwaanvragen

busbrug Openhavenfront

In 2007 is vergunning verleend voor het oprichten van een tijdelijke busbrug Prins Hendrikkade/Stationsplein tot 31 december 2009. De tijdelijke busbrug moet naar nu blijkt echter tot 2014 in stand worden gehouden. Een verlengingsaanvraag is op 18 december 2009 ingediend.

GVB platform

In 2004 is vergunning verleend voor het oprichten van het tijdelijke GVB busplatform aan het Openhavenfront tot 31 december 2009. Het busplatform moet naar nu blijkt echter tot 2014 in stand worden gehouden. Een verlengingsaanvraag is op 18 december 2009 ingediend.

Bouwaanvraag 1e Jacob v Campenstraat

Door de beperkte ruimte in de 1e Jacob v Campenstraat is na overleg met stadsdeel Oud-zuid besloten het werkterrein voor de bouw van de schacht voor de mitigerende maatregelen langs de gevel van het pand op de 1e Jacob v Campenstraat 59 te laten lopen. Hiervoor moet echter de toegang tot het pand tijdelijk naar de Ferdinand Bolstraat worden verplaatst. De bouwaanvraag hiervoor is op 11 september 2009 ingediend. De vergunning is 4 januari 2010 verleend. Bezwaar is mogelijk tot 15 februari 2010.

4 Onherroepelijke vergunningen

Brug 931 Waddenweg fietstunnel (inclusief syphonduiker)

Tegen het besluit van de rechtbank d.d. 24 oktober 2007 betreffende de sloop- en bouwvergunning voor de fietstunnel Waddenweg heeft de belanghebbende hoger beroep aangetekend bij de raad van State. Op 1 oktober 2008 heeft de Raad van State deze zaak terugverwezen naar de rechtbank vanwege een vormfout. De rechtbank heeft op 20 februari 2009 belanghebbende in het ongelijk gesteld. Belanghebbende heeft vervolgens hoger beroep ingesteld bij de Raad van State. De zitting was op 30 september 2009 en op 21 oktober 2009 is het hoger beroep ongegrond verklaard. De vergunning blijft in stand en is onherroepelijk.

Ontgrondingsvergunning onderwaterdepot Oostertoegang

Het onderwaterdepot is de bergplaats naast de IJ-geul bij de Oostertoegang, voor grond afkomstig van het boorproces dat periodiek wordt leeggehaald door schepen die de grond vervolgens vervoeren naar de Amerika- en IJhaven. De vergunning voor het ontgraven van grond in verband met de aanleg van een onderwaterdepot is op 18 mei 2009 ingediend. Het ontwerpbesluit lag tot 1 oktober 2009 ter visie. De vergunning is 20 oktober 2009 verleend en is onherroepelijk.

Walmuur Damrak

De walmuur bij het Natte Damrak is tijdens het boorproces een mogelijk risico gezien de historische gestage verplaatsing in zowel horizontale als verticale richting die tot nu toe plaatsvindt. Ter voorbereiding op de uitvoering van het boorproces moet de walmuur bij het Natte Damrak daarom worden verstevigd. Op 23 juli 2009 is hiervoor een bouwaanvraag ingediend. De vergunning is 30 oktober 2010 verleend en is onherroepelijk.

Ondergronds uitkijkpunt Rokin

Op 12 mei 2009 is vergunning aangevraagd voor de realisatie van een tijdelijk ondergronds uitkijkpunt in staton Rokin. Vanaf dit uitkijkpunt kunnen belangstellenden de voortgang van de bouwwerkzaamheden op dit station volgen. De vergunning is 11 september 2009 verleend en is onherroepelijk.

Grondwaterwet-vergunning station Rokin

Op 9 april 2009 is een verlengingsaanvraag ingediend voor de bemalingsperiode van de diepe bouwkuip en een toename van het bemalingsdebiet tot 338.100 m³ voor station Rokin. De vergunning is aangevraagd tot einde werk. Op 29 oktober 2009 is de vergunning verleend. Deze is onherroepelijk.

Grondwaterwet-vergunning station Vijzelgracht

Op 9 april 2009 is een verlengingsaanvraag, voor de in 2001 en 2007 verleende vergunningen, voor de onttrekking van grondwater ten behoeve van de aanleg van station Vijzelgracht ingediend. Het gaat dan m.n. om de verlenging van de bemalingsperiode en het toevoegen van bemalingsactiviteiten. Hierdoor verandert de hoeveelheid te onttrekken water. Het totale debiet is nu 517.150 m³. De vergunning is aangevraagd voor de duur van het werk. Op 29 oktober 2009 is de vergunning verlengd. Deze is onherroepelijk.

Grondwaterwet-vergunning station Ceintuurbaan

In 2007 is reeds vergunning verleend voor het onttrekken van grondwater tijdens de bouw van station Ceintuurbaan, in verband met de aanleg van de diepe bouwput. Door de uitloop van de werkzaamheden is op 9 april verlenging van de bemalingsperiode aangevraagd voor de duur van het werk. Het totale debiet is 166.420 m³. De vergunning is 20 oktober 2009 verleend en is onherroepelijk.

Op 8 mei is een bouwvergunning aangevraagd voor het tijdelijk afdekken van moot 1 omdat de werkzaamheden aan het station Rai/Europaplein grotendeels zijn afgerond en de

aankomstdatum van de eerste boormachine is verschoven. De vergunning is 20 augustus 2009 verleend en de vergunning is vanaf 1 oktober 2010 onherroepelijk.

Bouw stijgpunt Noord/Zuidlijn station Zuid/WTC Beethovenstraat

Op 7 juli 2009 is een bouwaanvraag ingediend voor de realisatie van een stijgpunt ter hoogte van de Beethovenstraat, naar het toekomstige Noord/Zuidlijn perron op station Zuid/WTC. De vergunning is 29 september 2009 verleend. De vergunning is vanaf 10 november 2009 onherroepelijk.

IJzide Stations Eiland

Auto-onderdoorgang De Ruijterkade / Busstation CS

1. Doel

Deel 2 van het kwartaalverslag Noord/Zuidlijn heeft betrekking op het project Auto-onderdoorgang / Busstation (AOBS). Dit deel heeft tot doel het gemeentebestuur van Amsterdam, de Stadsregio 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 oktober 2009 tot en met december 2009 beschreven.

2. De opdracht

De gemeenteraad heeft op 8 maart 2000 ingestemd met het Programma van Eisen AOBS. Op 9 mei 2001 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen 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 IJzide StationsEiland (verder te noemen als IJsei): 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 aanvaarbepaling voor de kistdam/kade en met de gefaseerde aanleg van het busstation.

Op 2 december 2008 heeft B&W ingestemd met het uitvoeringskrediet voor goederenliften en een toezichthoudersruimte. Er komt ook een chauffeursruimte. Beide bouwwerken worden onderdeel van project IJsei. De gemeenteraad heeft op 11 februari 2009 ingestemd met de uitvoering.

3. Voortgang

Auto-onderdoorgang / Busstation

Het hoofdbestek van project IJsei omvat de auto-onderdoorgang, (de ruwbouw van) het busstation, de bruggen over de Ooster- en Westertoegang en een deel van het waterprogramma (de lange steigers en waterpleinen). De uitvoering van het hoofdbestek is in september 2003 door MNO Vervat BV (voorheen Koop Holding Europe) gestart.

Aan het waterplein oost vinden nog geen bouwwerkzaamheden plaats totdat de definitieve plannen van de nieuwe ontwikkelaar van het gebouw en het NACO-huisje bekend zijn. Voor deze uitbreiding van het waterplein en een horecavestiging zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld.

Tijdelijk busstation

Op 13 december 2009 is het tijdelijke busplatform in gebruik genomen. Het westelijke gedeelte van het busstation is ingericht voor de bussen van Arriva. In deze tijdelijke situatie zijn er 10 halteplaatsen. Deze zijn ter vervanging van het streekbusplatform kop Oosterdokseiland. Aangezien de kap over het busplatform in een later stadium wordt gebouwd zullen er gedurende de tijdelijke inrichtingabri's op het busplatform aanwezig zijn. Daarnaast worden voor het laden en lossen van het NS-station goederenliften gebouwd. Het busstation van project IJsei zal vóór de definitieve ingebruikname worden ingericht met een systeem voor dynamische reizigersinformatie en dynamische halte toewijzing. Dit systeem dient nog ontwikkeld te worden.

Kap

In het contract met de aannemer van de overkapping (CSH) zijn niet alle constructiedetails voorgeschreven. Hierdoor was het noodzakelijk nog veel details te ontwerpen en te berekenen. Het ontwerpen en berekenen vraagt een intensief en langdurig engineeringsproces. Het engineeringsproces met CSH is afgerond en de constructiewijzigingen zijn bekend. De uitvoering van de kap is echter nog niet gestart, omdat er geen financiële- en juridische

overeenstemming is met de aannemer. In de oorspronkelijke planning zou de aannemer in 2009 zowel aan de oost- als aan de westzijde een gedeelte van de overkapping bouwen.

Risicoanalyse

Jaarlijks wordt door project IJsei een risicoanalyse opgesteld aan de hand van een risicosessie. Conform het verwachtingspatroon en de uitgevoerde werken nemen het risico jaarlijks af. Zo ook na de risicosessie in 2009. Het risicoprofiel bedraagt ruim € 4,5 miljoen.

Er wordt binnen het project actief risicomanagement gevoerd. Wat betekent dat er in een continu proces bekeken wordt welke maatregelen moeten worden toegepast ter beheersing van de risico's.

Als belangrijkste risico's staan de technische uitvoering in relatie tot de planning van de overkapping en de sterke afhankelijkheid van de planning van project Noord/Zuidlijn. Vanwege de onlosmakelijke verbondenheid van beide projecten betekent een vertraging tijdsgevolg voor de afbouw van IJsei heeft.

Veiligheid

Gevolg van verschuiven van de start van de bouw van de kap is dat er gebouwd wordt over het busstation op moment van gebruik door reizigers. Met DMB en Coördinatie Stationseiland is afstemming gaande over de veiligheid van de bouw. Het project IJsei is verantwoordelijk voor de bouwveiligheid op de bouw en de veiligheid van de omgeving tijdens de bouw. DMB houdt toezicht op de bouwveiligheid voor de omgeving (belendingen, weg en weggebruikers etc.). Het project zal een bouwveiligheidsplan voor de bouw van de overkapping maken, dat voor accordering aan DMB wordt voorgelegd.

4. Scope

Op het busstation komt op verzoek van de Stadsregio Amsterdam een ruimte voor de vervoerders en de toezichthouders. Ook worden vooruitlopend op de uitgifte van de IJhal drie goederenliften op het busstation gerealiseerd om het laden en lossen in de toekomst mogelijk te maken. Project IJsei realiseert de liften in samenhang met de overige werkzaamheden van het tijdelijke busstation.

5. Financiën

Hieronder wordt de stand van de verplichtingen ten opzichte van het budget weergegeven van project IJsei en van het daarbinnen vallende deelproject AOBS. Omdat het op basis van verplichtingen is opgesteld, zijn er het afgelopen kwartaal weinig wijzigingen. De verhouding tussen verplicht en uitgegeven is sterker gewijzigd door de realisatie.

Op 2 december 2008 heeft B&W ingestemd met het uitvoeringskrediet voor goederenliften en een toezichthouderruimte dat bij het project INDY behoort. In de definitieve situatie komt er ook een chauffeursruimte. Beide bouwwerken zijn onderdeel geworden van project IJsei. De gemeenteraad heeft op 11 februari 2009 ingestemd met de uitvoering.

Voor het subproject INDY wordt een budget toegevoegd van € 5,5 miljoen. Dit bevat het voorbereidingskrediet (€ 1,2 miljoen) en het 1^{ste} uitvoeringskrediet (€ 4,3 miljoen).

Project IJsei totaal	
Budget IJsei (incl. Indy)	209,53
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget IJsei	202,03
Verplichtingen:	159,69
- Uitvoeringskosten	111,71
- Diversen	15,85
- VAT-kosten	32,13
Restant budget	42,34

Projectonderdeel AOBS	
Budget	130,19
IJsei deel t.b.v werkzaamheden uitgevoerd door NZ-lijn	7,50-
Budget AOBS	122,69
Verplichtingen:	122,69
- Uitvoeringskosten	91,34
- Diversen	10,67
- VAT-kosten	20,68
Restant budget	-

Dekking projectonderdeel AO-BS

Dekkingsbron	
Gemeente Amsterdam	92,39
Rijkssubsidie	37,8
Totaal	130,19

*bedragen zijn exclusief btw
prijspeil 2009*

Het deel dat door de Noord/Zuidlijn wordt uitgevoerd ten behoeve van project IJsei zal eind 2010 aanvangen. De dekking van de € 7,5 miljoen zal worden overgedragen aan de Noord/Zuidlijn zodra de werkzaamheden in uitvoering zijn. Het Rijk draagt aan het deelproject AOBS € 37,8 miljoen excl. BTW bij, dit is opgenomen in de beschikking Noord/Zuidlijn. Dekking van het gehele project IJsei is in 2002 vastgesteld. In het bovenstaande overzicht is het prijspeil 2009 gehanteerd. De rijkssubsidie wordt gedeclareerd in mijlpalen. Mijlpaal 9 wordt begin 2010 gedeclareerd. In 2010 mag ook de indexering 2010 over het openstaande bedrag worden gedeclareerd. In de volgende paragraaf staan de data van de mijlpalen vermeld. Tot 2008 zijn zeven mijlpalen verstrekt, gedeclareerd en ontvangen. Begin 2009 is de 8^{ste} mijlpaal gedeclareerd en in het 2^e kwartaal 2009 ontvangen. De aannemer heeft het tijdelijke busstation op 12 december 2009 opgeleverd. In 2010 zal niet meer apart over het AOBS worden gerapporteerd daar de werkzaamheden met betrekking tot de declaratie RWS zijn afgerond.

Op het moment is het budget voor het project IJsei nog voldoende om het project af te ronden. Wel is het zo dat er weinig ruimte in het budget zit. Nog niet bekend zijn de kosten consequenties voor de constructiewijzigingen van de kap en de financiële gevolgen als de kap later zou worden gebouwd. Voor de ingebruikname van het tijdelijk busstation heeft het niet aanwezig zijn van de kap in ieder geval financiële consequenties.

6. Planning

Na december 2009 worden door de hoofdaannemer, op enkele kleine afbouwwerkzaamheden na, bijna anderhalf jaar geen werkzaamheden uitgevoerd. Wanneer de ruwbouw van het gedeelte Noord/Zuidlijn ter plaatse van de De Ruijterkade gereed is, kan het project IJsei worden afgebouwd.

De belangrijkste mijlpaal voor IJsei is "betonwerk bouwkuip De Ruijterkade". Dit is het moment dat de autotunnel gereed is voor afbouw. Het project IJsei zal volgens de huidige planning inclusief de nog aan te besteden delen van het resterende waterprogramma en de definitieve maaiveldinrichting in 2013 gereed zijn. In 2010 wordt een nieuwe planning gemaakt voor IJsei.

De mijlpaal van de Ba9 geeft op basis van de laatste gegevens een goede inschatting.

Reeds gedeclareerd en ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Realisatie
Ba1	Kistdam west van de pont ruwbouw gereed	1 maart 2001	30 september 2005
Ba2	Kistdam over lengte Auto-onderdoorgang (tunnel) gereed	1 maart 2002	30 september 2005
Ba3	K&L door kistdam + omleiding voor langzaam verkeer gereed	1 januari 2003	31 december 2005
Ba4	Fundering en bouwkuip tunnel noord gereed	1 januari 2004	30 september 2005
Ba5	Tunnel noord ruwbouw gereed exclusief Noord/Zuidlijn deel	1 januari 2005	31 december 2005
Ba6	Fundering en bouwkuip tunnel zuid gereed	1 maart 2005	30 maart 2007
Ba7	Tunnel zuid ruwbouw gereed exclusief Noord/Zuidlijn deel	1 februari 2006	30 november 2007
Ba8	Kolommen en betonplaat busplatform in ruwbouw gereed *	1 januari 2007	30 maart 2009

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

Nog te declareren en te ontvangen

No	Omschrijving	Beschikking	Huidige planning
Ba9	Busstation en toeritten gereed voor ingebruikname *	1 maart 2007	1 ^e kwartaal 2010

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

