programma zuidasdok, bouwt aan bereikbaarheid

Inhijsen liggers knooppunt De Nieuwe Meer – december 2025

Halfjaarrapportage Zuidasdok

1 juli t/m 31 december 2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
   1.1 Doel rapportage 3
   1.2 Leeswijzer 3
   1.3 Programmadoelstellingen 3
2. Samenvatting & actualiteit 5
3. Programmavoortgang 7
   3.1 Programma 7
   3.2 Openbaar Vervoer Terminal (OVT) 7
   3.3 S&C/ICT Metro 9
   3.4 Knooppunten 10
   3.5 Tunnel 12
   3.6 Projectoverstijgend 14
   3.7 Integrale veiligheid 16
4. Omgeving & Communicatie 18
   4.1 Stakeholdermanagement 18
   4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid 19
   4.3 Communicatie 20
5. Programmabeheersing 22
   5.1 Scope 22
   5.2 Planning 22
   5.3 Financiën 23
   5.3.1 Prognose eindstand programma (PES) 24
   5.3.2 Budget programma 25
   5.3.3 Budgetspanning 26
   5.3.4 Bijdragen financieringspartijen 27
   5.3.5 Kasreeks bijdragen partijen 27
   5.3.6 Realisatie uitgaven en verplichtingen 27
   5.4 Risico's 28
   5.5 Organisatie en kwaliteit 32

Bijlagen 33
   1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17) 33
   2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12) 35

Financiering 36

Auteur: **Programmaorganisatie Zuidasdok**

Versie: **1.0**

Datum: **17 maart 2026**

Status: **Definitief**

1. Inleiding

1.1 Doel rapportage

Het doel van deze Halfjaarrapportage van het programma Zuidasdok is de opdrachtgevers te informeren en verantwoording af te leggen over de voortgang van het programma.

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 juli tot en met 31 december 2025.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 rapporteert over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma. Tot slot geeft hoofdstuk 5 inzicht in de stand van zaken van de beheersing van het programma.

1.3 Programmadoelstellingen

Op 9 juli 2012 hebben het Rijk, de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland een voorkeursbeslissing genomen voor het project Zuidasdok. Deze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012 en de Structuurvisie Zuidasdok van 16 augustus 2012. Voor de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is in de Bestuursovereenkomst overeengekomen dat deze in een gecombineerde aanpak met het project Zuidasdok worden voorbereid en gerealiseerd, waarbij de aanpak van de knooppunten voor rekening en risico van het Rijk is.

De volgende programmadoelstellingen, ontleend aan de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en de structuurvisie Zuidasdok, worden gehanteerd bij Zuidasdok:

1. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad die van grote economische importantie is;
2. Door Zuidasdok kan de Zuidas verder uitgroeien tot internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam;
3. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem;
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur in de ontwikkeling van het Zuidasgebied teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Belangrijke aandachtspunten bij de realisatie van deze doelstellingen zijn de zorg voor een complete stad en infrastructuur in elke fase van de bouw van het project. Vooral de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied zijn van essentieel belang tijdens de uitvoering van het project.

Het programma Zuidasdok behelst:

1. Het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10 Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief

ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;

2. Een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoersterminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor (Derde perron);
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

2. Samenvatting & actualiteit

Zuidasdok werkt aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke Randstad over weg en spoor. Zuidasdok realiseert dit door in de komende jaren station Amsterdam Zuid compleet te vernieuwen en de verkeersknooppunten De Nieuwe Meer en Amstel te verbreden en volledig aan te passen. Ter hoogte van het centrum van Zuidas verdwijnt de snelweg onder de grond waardoor bovengronds ruimte komt voor een derde treinperron en openbare ruimte aan de stad wordt toegevoegd.

Deze rapportage gaat in op de belangrijkste ontwikkelingen in de tweede helft van 2025.

Goed verlopen uitvoering

16-daagse uitvoeringsperiode

Deze verslagperiode startte eind juni met een 16-daagse afsluiting van een deel van het treinspoor en de A10. Openbaar Vervoer Terminal (OVT) en knooppunt De Nieuwe Meer benutten deze periode voor tal van uitvoeringswerkzaamheden. OVT maakte de zuidkant van het station toegankelijk voor groot bouwmaterieel dat in de komende jaren nodig is voor de vernieuwing van de huidige stationspassage. In het knooppunt is een steunpunt gebouwd voor een nieuwe fly-over en is gewerkt aan de fundering voor een afrit richting de Amstelveenseweg. De verkeershinder was in de lijn der verwachting en beheersbaar, onder meer door intensieve communicatie en samenwerking met Amsterdam Bereikbaar, Rijkswaterstaat en Ask&GO.

Verbreding van de A10 Zuid

In knooppunt De Nieuwe Meer worden sinds de zomervakantie de viaducten over de Amstelveenseweg aangepast aan de toekomstige verbreding van de A10 Zuid. Oude viaducten zijn gesloopt en nieuwe steunpunten en keerwandconstructies zijn gebouwd. Een spectaculaire boottocht in september, van Friesland naar de Nieuwe Meer, bracht de eerste drie onderslagbalken voor de nieuwe fly-over richting Schiphol. In december werden onder grote publieke belangstelling de liggers ingehesen.

Nieuwe perronkappen en metroperrons

De grote betonwerkzaamheden in de nieuwe Brittenpassage zijn afgerond en de afbouw is gestart. De vloer is gevlochten en gestort, de wanden van de perronopgangen zijn met natuursteen bekleed en de trappen staan op hun plek. In juli is het laatste metrodek naar zijn definitieve plek geschoven. Dit dek, ca. 100 meter lang en 4 meter breed, lag voorgebouwd klaar tussen de metrosporen. Met deze schuifoperatie liggen de metrosporen op de definitieve hoogte en kon de bouw van nieuwe metroperrons starten. Onder het oog van een grote groep belangstellenden en met positieve media-aandacht is in oktober het laatste treinperron, vanaf de A10, voorzien van nieuwe kappen.

Proeven en onderzoeken voor de tunnelbouw

Sinds augustus vindt uitgebreid grondonderzoek plaats op plekken waar de A10-tunnel zal komen. Met 300 boringen, 400 sonderingen en twee ankerpaalproeven test Zuidasdok de weerstand, draagkracht en kwaliteit van de bodem.

Bestuurlijke besluitvorming
In november 2025 hebben Rijk en regio de scope van Zuidasdok, zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok, opnieuw bevestigd. Er wordt doorgewerkt aan een definitief ontwerp voor realisatie van de zuidelijke en noordelijke tunnel, waarbij met het nu beschikbare budget in ieder geval de zuidelijke tunnel wordt gerealiseerd. Er is afgesproken dat het besluit over fasering en financiering van de noordelijke tunnel en de noordzijde van knooppunt Amstel uiterlijk eind 2026 wordt genomen, omdat op dat moment meer informatie beschikbaar is over Tunnel en KNA Zuid.

Voorontwerp tunnel afgerond
In het vierde kwartaal van 2025 is het voorontwerp van de noordelijke en zuidelijke tunnel gereviewd en gereedgekomen. De daarbij geraamde concept-uitvoeringsprijs is echter fors hoger dan de richtprijs ten tijde van de aanbesteding. In de komende fase, die van het definitief ontwerp, wordt extra aandacht besteed aan kostenbewustzijn. De opdrachtgevers van Zuidasdok zijn akkoord gegaan met twee voorstellen om uitvoeringskosten en -risico’s te beperken. Het betreft het hoger leggen van de zuidelijke tunnel en het verruimen van de mogelijkheid om meerdere stationsentrees af te sluiten tijdens de tunnelbouw. Beide worden in het reguliere ontwerpproces meegenomen.

Gunning knooppunt Amstel
Op 11 november is het contract met Amstel Verbindt (bestaande uit Boskalis, Mobilis en Van Gelder) getekend voor de reconstructie van knooppunt Amstel. De gunning betreft twee deelovereenkomsten. Er is direct opdracht verleend voor de deelovereenkomst knooppunt Amstel-Zuid inclusief de vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug. Deelovereenkomst knooppunt Amstel-Noord wordt opgedragen nadat bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden over het financieel tekort van Zuidasdok en na voldoende performance van de opdrachtnemer. Start uitvoering staat gepland in 2028.

Maatregelen Schinkelbrug
In mei 2025 is door Rijkswaterstaat besloten om twee bruggen in het Schinkelcomplex niet meer te bedienen vanwege de slechte staat. Zuidasdok heeft noodmaatregelen getroffen zodat de bruggen de komende jaren nog een aantal keren geopend kunnen worden totdat ze zijn versterkt of vervangen. Eind 2025 is besloten om de vernieuwingswerkzaamheden die nodig zijn om de bruggen weer toekomstbestendig te maken, worden meegenomen in de werkzaamheden bij Knooppunt Nieuwe Meer.

Budgettekort
In deze rapportageperiode zijn er geen nieuwe ontwikkelingen omtrent de kosten. Het tekort van Zuidasdok bedraagt tussen de € 1.150 en € 1.300 miljoen (inclusief markteffect).

De programmarisico’s
Het uitblijven van besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok blijft het grootste programmarisico met als mogelijk gevolg extra kosten en vertraging. Dit risico is door het uitstellen van besluitvorming iets gestegen. De top 10 programmarisico’s verschuift van risico’s die te maken hebben met lopende aanbestedingen naar risico’s rond de uitvoering. In de huidige fase van Zuidasdok zijn de verschillende opdrachtnemers steeds drukker met ontwerp, voorbereiding, uitvoering en de beheersing van raakvlakken. Dit vereist slagvaardigheid bij het maken van keuzes om het risico op vertragingen en inefficiëntie af te wenden. Dit aspect is als een nieuw risico opgenomen in de top 10.

3. Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 juli tot en met 31 december 2025.

3.1 Programma

Budgettekort
In deze rapportageperiode zijn er geen nieuwe ontwikkelingen omtrent de kosten. De stijging van de concept-uitvoeringsprijs van Tunnel is door Zuidasdok al in de H1-2025 gerapporteerd. Ten opzichte van de vorige rapportage (H1-2025) is het budgettekort licht gedaald omdat de ontvangen IBOI over 2025 is verwerkt in het budget. Het tekort van Zuidasdok bedraagt tussen de € 1.150 en € 1.300 miljoen (inclusief markteffect).

In het bestuurlijk overleg van november 2025 hebben Rijk en regio de scope van Zuidasdok, zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok, opnieuw bevestigd. Er wordt doorgewerkt aan een definitief ontwerp voor realisatie van de zuidelijke en noordelijke tunnel, waarbij met het nu beschikbare budget in ieder geval de zuidelijke tunnel wordt gerealiseerd. Er is afgesproken dat het besluit over fasering en financiering van de noordelijke tunnel en de noordzijde van knooppunt Amstel uiterlijk eind 2026 wordt genomen. Dan is er meer zekerheid over de uitvoeringsprijs van de tunnel en het ontwerp van de zuidzijde van knooppunt Amstel. De gehele scope van Zuidasdok kan alleen worden gerealiseerd met aanvullend budget.

3.2 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

Planning	*OVT1 en OVT2: 2020 – 2031* *OVT3: 2030 – 2036*
Werkzaamheden	*Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen* *OVT1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons.* *OVT2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons.* *OVT3: realisatie koppen van de stationspassages, de noordelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en de zuidelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en aanleg openbare ruimte*
Contract	*OVT1 en OVT2: E&C-contract* *OVT3: n.t.b.*

Uitvoeringswerkzaamheden
Toegang voor bouwmaterieel Minervapassage
In het tweede halfjaar van 2025 is er intensief gewerkt aan de Britten- en Minervapassage. Tijdens een 16-daagse buitendienststelling zijn er logistieke tunnels voor bouwmaterieel onder de A10 Zuid gerealiseerd. Deze tunnels zijn nodig om in de komende jaren de Minervapassage te verbreden van 12 naar 40 meter. De werkzaamheden in de zomerse buitendienststellingen zijn veilig en conform plan uitgevoerd.

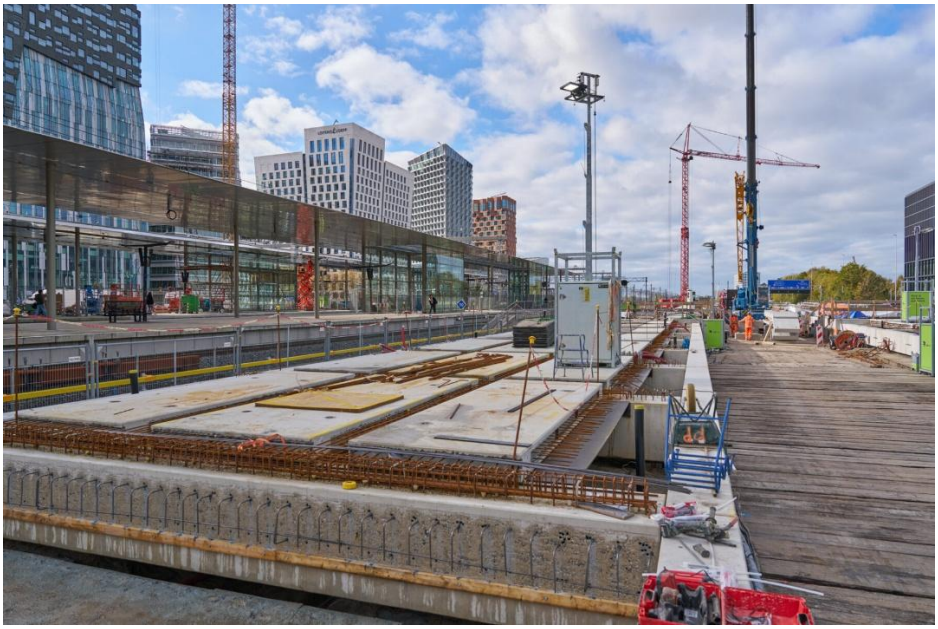
Verlenging treinperrons
Er is gestart met het verlengen van de treinperrons, tot voorbij de Parnassusweg. Dit is nodig omdat het station tijdens de verbouwing van de Minervapassage naar de Brittenpassage verplaatst. Om veiligheidsredenen zijn tijdens de werkzaamheden het voet- en fietspad aan de oostzijde van de Parnassusweg naast de perronopgang afgesloten. Ook de treinperrons zijn in deze periodes om beurten niet bereikbaar vanaf de Parnassusweg.

Afbouw Brittenpassage
De grote betonwerkzaamheden in de Brittenpassage zijn afgerond en de afbouw is gestart. De vloer in de Brittenpassage is gevlochten en gestort, en de contouren van de zuidelijke entree worden steeds zichtbaarder. De wanden van de opgangen naar de trein- en metroperrons zijn met natuursteen bekleed en de trappen staan op hun plek. In juni is het noordelijke treinperron voorzien van nieuwe perronkappen. In oktober is ook op het zuidelijke treinperron voor 140 meter aan nieuwe kappen geplaatst. Het is de verwachting dat eind 2026 reizigers gebruik kunnen maken van de nieuwe Brittenpassage.

Inhijsen nieuwe treinperronkappen van station Amsterdam Zuid

Metrosporen op definitieve hoogte
In de zomer heeft OVT veel werk kunnen uitvoeren, parallel aan werkzaamheden van GVB bij station RAI. De metro reed met een aangepaste dienstregeling. Zo is op 28 juli het laatste metrodek naar zijn definitieve plek geschoven. Dit dek, ca. 100 meter lang en 4 meter breed, lag voorgebouwd klaar tussen de metrosporen. Met deze schuifoperatie liggen de metrosporen van station Amsterdam Zuid op de definitieve hoogte. Op deze manier is een gelijkliggend tijdelijk perron ontstaan wat overstappen voor reizigers comfortabeler maakt.

Start bouw nieuwe metroperrons
In deze verslagperiode is de bouw gestart van de nieuwe metroperrons tussen de beide passages. Vanaf het treinperron zijn de contouren van de nieuwe metroperrons al goed zichtbaar. Om de randen voor de metroperrons veilig te kunnen bouwen, reed de metro in november diverse weekeinden met een aangepaste dienstregeling.



Bouw van de nieuwe metroperrons

De werkzaamheden blijven de komende periode in hoog tempo doorgaan, zodat in januari 2026 de perronkappen geplaatst kunnen worden. Hierna begint de afbouw van de metroperrons.

Ingebruikname gelijkrichterstation Parnassusweg
Voorgaande verslagperiode is aangegeven dat het gelijkrichterstation Parnassusweg technisch gereed is, maar pas in gebruik genomen kan worden na het oplossen van de testbevindingen. Hier is afgelopen periode aan gewerkt. In december 2025 is het gelijkrichterstation in gebruik genomen en overgedragen aan het GVB.

Ontwerpwerkzaamheden
Het ontwerpteam werkt aan de afronding van diverse uitvoeringsontwerpen van OVT1. Daarnaast wordt er gewerkt aan de OVT2-ontwerpen, startend met het Technisch Ontwerp. De druk op de ontwerporganisatie blijft hoog.

Kabels en leidingen naar de Brittenpassage
Voor de nutsaansluitingen (warmte, water en elektra) van de Brittenpassage zijn kabels en leidingen aangelegd. De mantelbuizen liggen klaar op het werkterrein en worden op een later moment doorgetrokken naar de technische ruimtes in de Brittenpassage.

Tijdelijke openbare ruimte bij openstelling Brittenpassage
De tijdelijke inrichting van de noord- en zuidzijde van de stationsentree start in het eerste kwartaal van 2026. De voorbereiding is opgestart.

3.3 S&C/ICT Metro

Planning	*2020 – 2031*
Werkzaamheden	*Realiseren ICT-systemen (kaartverkoopautomaten, OV-chipkaartpoorten, camera's etc.) en werkzaamheden aan de metrobeveiliging- en besturingssystemen (S&C).*
Contract	*Er wordt gebruik gemaakt van bestaande raamcontracten (van het GVB) met S&C- en ICT-leveranciers.*

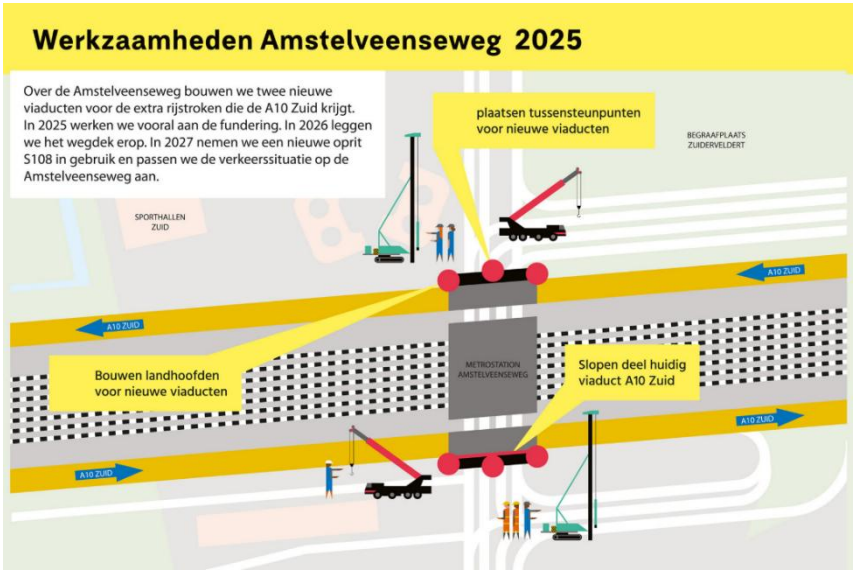
Het meest zuidelijke metrospoor is eind deze zomer in dienst gegaan. Nagenoeg alle benodigde ICT-componenten zijn afgenomen en geleverd en daarmee klaar voor installatie op het station. Het uitrollen van de beveiligingselementen in de bestaande metrosporen is gereed. Het testen met voertuigen heeft in de nachten plaatsgevonden, denk hierbij aan testen van de nieuwe halteringspositie voor de nieuwe metroperrons.

In de komende periode ligt de focus op voorbereiding van de inbedrijfstelling en het testen (o.a. OVCP-poorten, camera's). De metrobeveiliging wordt compleet gemaakt, ook op de doorgetrokken sporen tot het emplacement Zuid.

3.4 Knooppunten

Planning	*2021 – 2037*
Werkzaamheden	*Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, incl. vervanging Rozenoordbrug.*
Contract	*Knooppunt De Nieuwe Meer D&C-contract, knooppunt Amstel maatwerk twee-fasen contract.*

Knooppunt De Nieuwe Meer
Deze verslagperiode heeft bouwcombinatie TriAX onder andere gewerkt aan de verbreding van de A10 Zuid ter hoogte van de Amstelveenseweg. Een deel van het bestaande viaduct is gesloopt om plaats te maken voor de toekomstige verbreding en er zijn vijf nieuwe (midden)steunpunten gebouwd. Daarnaast zijn keerwandconstructies aangebracht zodat de landhoofden voor de nieuwe viaducten gebouwd kunnen worden. Voor deze werkzaamheden is de Amstelveenseweg in de zomervakantie ruim vijf weken afgesloten geweest.



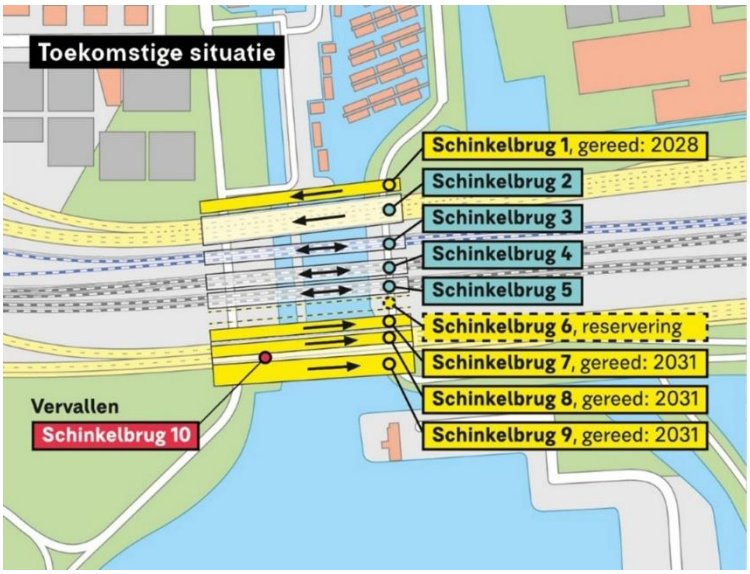
In deze verslagperiode is ook gewerkt aan de paalmatrassen bij Infinity en Tripolis. Het werk vordert gestaag en ligt op planning.

Schinkelbrug
Bij het Schinkelcomplex is een aanvaarbescherming geplaatst en is gestart met de fundatie voor de nieuwe bruggen 1 en 9. Tevens is het nieuwe dienstengebouw van de Schinkelbrug onder brug 2 gerealiseerd. De installaties voor de clusterbediening zijn in het gebouw geplaatst en worden momenteel getest.

Nieuwe fly-over
Tijdens een gecombineerde 16-daagse buitendienststelling zijn tussen de A10 West en A10 Zuid combiwanden en damwanden aangebracht en obstakels uit de grond verwijderd voor de aanleg van de noordelijke parallelstructuur. Vervolgens is ophoging gerealiseerd met een gewapende grondconstructie, nodig voor de andere pijlers van de fly-over.

Vanuit Friesland via Utrecht en Rotterdam zijn de eerste zes onderslagbalken voor de nieuwe fly-over naar het bouwterrein gevaren, aan wal gebracht en inmiddels zijn er drie geplaatst. Ook is er verder gewerkt aan de realisatie van pijlers en poeren. In het tweede weekend van december zijn op de onderslagbalken de eerste liggers geplaatst. De A10 West is daarvoor afgesloten geweest.

Brug 2 en 10 - noodmaatregelen
In mei 2025 is door Rijkswaterstaat besloten de bruggen 2 en 10 in het Schinkelcomplex niet meer te bedienen. De staat van deze bruggen is slechter dan verwacht. Rijkswaterstaat heeft Zuidasdok opdracht gegeven om noodmaatregelen te treffen, zodat de bruggen de komende jaren nog een aantal keren geopend kunnen worden totdat brug 2 versterkt is en brug 10, binnen de Zuidasdok-scope, is vervangen door de twee nieuwe bruggen 7 en 8.



Schinkelbrug 2 - toekomstvastheid
Om te waarborgen dat brug 2 van het Schinkelcomplex de komende jaren volledig en veilig kan worden gebruikt, zijn aanvullende werkzaamheden noodzakelijk ten opzichte van de huidige scope. In dit kader heeft Rijkswaterstaat aan Zuidasdok gevraagd om een impactanalyse uit te voeren gericht op het versterken van de brug. Doel is de brug te laten voldoen aan vigerende regelgeving, deze te voorzien van een CE-markering en zonder beperkingen in gebruik te nemen voor minimaal 30 jaar. Zuidasdok en TriAX hebben in de eerste helft van 2025 deze impactanalyse uitgevoerd. De maatregelen die nodig zijn, worden geraamd op 52,5 M€ inclusief BTW, prijspeil 2025. Eind 2025 is door de Minister het besluit genomen om Schinkelbrug 2 te laten uitvoeren door Zuidasdok. De administratieve afwikkeling van deze beslissing wordt in Q1 2026 verwerkt. Het proces is gestart om de werkzaamheden aan brug 2 vast te leggen in een contractwijziging met TriAX.

Ontwerp
TriAX rondt momenteel het definitief ontwerp af. Dit wordt in batches uitgewerkt en er zijn inmiddels vijf batches door het project en de stakeholders gereviewd. Begin 2026 volgt de laatste batch. Tegelijkertijd worden de uitvoeringsontwerpen opgesteld door TriAX en door Zuidasdok gereviewd.

Knooppunt Amstel
De aanbesteding van knooppunt Amstel is eind 2024 gestart en resulteerde deze verslagperiode in een gunning aan Amstel Verbindt (Boskalis, Mobilis en Van Gelder). De gunning betreft een koepelovereenkomst, bestaande uit twee deelovereenkomsten. Bij opdrachtverlening van de koepelovereenkomst wordt meteen opdracht verleend voor de deelovereenkomst knooppunt Amstel-Zuid in de vorm van een twee-fasen aanpak (start fase 2 is voorzien eind 2027). Deelovereenkomst knooppunt Amstel-Noord wordt opgedragen nadat bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden over het financieel tekort van Zuidasdok en na voldoende performance van de opdrachtnemer op de eerste deelovereenkomst.

Amstel Verbindt is inmiddels gestart met het mobiliseren van de projectorganisatie en het opstellen van plannen. Eind november heeft samen met het projectteam van Zuidasdok een Project Start Up plaatsgevonden.

3.5 Tunnel

Planning	*2023 – 2035*
Werkzaamheden	*Realiseren tunnel A10 (Zuid en Noord).*
Contract	*Maatwerk-bouwteamovereenkomst voor het ontwerp t/m DO+ en een E&C-contract voor de uitvoering.*

Ontwerp
Deze verslagperiode is toegewerkt naar de afronding van het voorontwerp (VO). Er hebben meerdere reviews op het VO-ontwerpdossier plaatsgevonden, zowel binnen het bouwteam als door beheerders zoals Rijkswaterstaat, ProRail en Waternet. Verder is door Rijkswaterstaat een toetsing gedaan op de Tunnelstandaard. De uitkomsten van de reviews en toetsing zijn in het VO verwerkt of worden als input voor het definitief ontwerp (DO) meegenomen.

De gesprekken tussen Zuidasdok en opdrachtnemer over het VO-ontwerpdossier verliepen moeizaam, maar hebben inmiddels geleid tot consensus over de uitgangspunten over de te bereiken concept uitvoeringsprijs, de integrale planning en het risicodossier behorende bij het VO-ontwerpdossier. Het bouwteam staat hiermee gesteld om vanaf januari 2026 het DO verder uit te werken.

De concept uitvoeringsprijs uit de VO-fase ligt fors hoger dan de oorspronkelijke richtprijs en kent een grote bandbreedte. Hierom wordt in de DO-fase nog meer nadruk gelegd op kostenbewust ontwerpen. Er wordt voor deze fase extra kostenexpertise ingezet en er wordt gewerkt met kostentargets om eind 2026 te komen tot een voor beide partijen aanvaardbare uitvoeringsprijs.

Versoberingskansen
Op verzoek van het OGO zijn kansen uitgewerkt die tijd en geld kunnen besparen. De belangrijkste daarvan is het hoger leggen van de zuidelijke tunnel met circa 0,5 meter. Om kosten te besparen en uitvoeringsrisico's te beperken, is besloten deze kans door te voeren. Hierdoor ontstaan wijzigingen in de openbare ruimte die in 2028 in het definitief ontwerp worden ingepast. Het is de bedoeling om te komen tot een ontwerp dat op gelijkwaardig

kwaliteitsniveau invulling geeft aan het vigerende Vormgevingsdocument. Het OGO is tevens akkoord gegaan met het voorstel tot het verruimen van de mogelijkheden van het tegelijkertijd afsluiten van meerdere stationsentrees tijdens de bouw van de tunnel. Dit gebeurt diagonaal: per passage wordt één entree afgesloten, zodat het station bereikbaar blijft vanuit zowel het noorden als het zuiden.

Voorbereidende werkzaamheden

Proeven en onderzoeken

In de afgelopen periode is er buiten gestart met proeven en onderzoeken, bestaande uit boringen, sonderingen en het aanbrengen van ankers voor bezwijkproeven. Dit laatste is bedoeld om na te gaan hoeveel belasting de ankerpalen aankunnen. Ook zijn voorbereidingen getroffen voor een proef om nabij de rechtbank wanden te maken met twee verschillende technieken: drukken en CSM. Bij de CSM-techniek wordt de grond met water en cement vermengd om trillingvrij damwanden in te brengen om een grond- en waterkerende wand te bouwen.

Ankerpalen bezwijkproef voor Tunnel

Verwijderen kabels en leidingen

Het verwijderen van verlaten kabels en leidingen onder het fiets- en voetpad van de Beethovenstraat verloopt volgens planning. De westzijde is in de afgelopen periode opgeleverd. De voorbereiding voor de oostzijde van de Beethovenstraat en de Parnassusweg is gestart. Het werk zal in 2026 worden uitgevoerd.

Voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering in 2027

Na afronding van de huidige bouwteamfase en na positieve besluitvorming over het budget, start in januari 2027 de realisatie van de tunnel. In dat jaar staan vier grote afsluitingen van de A10 Zuid gepland waarin de weg wordt verlegd om ruimte te maken voor de bouw. De langste afsluiting duurt vier weken en kan vanwege de impact op de doorstroming niet buiten de zomervakantieperiode worden gepland. De werkzaamheden in 2027 liggen op het kritieke pad van de planning. De voorbereidingen in 2026 bestaan uit het aangaan van (inkoop)verplichtingen o.a. voor de inkoop van damwanden. Daarnaast worden er beperkte voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. Zuidasdok vraagt besluit in het eerste kwartaal van 2026 aan de

opdrachtgevers over de voorgenomen voorbereidingen in 2026 voor de afsluitingen in 2027.

3.6 Projectoverstijgend

Juridisch planologisch

Inpassing Tracébesluit in bestemmingsplan

De gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel hebben in 2024 een bestemmingsplan vastgesteld voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. Onderdeel van het bestemmingsplan is het mogelijk maken van extra geluidschermen die de gemeente Amsterdam bijbestelt en geen onderdeel zijn van het Tracébesluit. Over de extra geluidschermen nabij gebouw De Zuidcirkel is beroep ingesteld bij de Raad van State. De gemeente heeft een verweerschrift ingediend en is in afwachting van de zitting.

Werkterreinen

De gemeente Amsterdam heeft in mei 2025 zeven locaties aangeboden waar aanvullende werkterreinen voor Tunnel kunnen komen. Het project heeft vervolgens een plan van aanpak en een participatieplan opgesteld om de werkterreinen per 1 januari 2027 beschikbaar te hebben. Diverse onderzoeken zijn in de tweede helft van 2025 uitgezet en de procedures voor de vergunningen worden in februari 2026 in gang gezet. Met de belanghebbenden bij de werkterreinen heeft afstemming plaatsgevonden. Hieruit zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen.

Vervolg locatiebesluit Erotisch Centrum

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie voor een Erotisch Centrum in het tracébesluitgebied van Zuidasdok. In december 2025 heeft het college van B&W ingestemd met de projectnota Erotisch Centrum en om de beslissing over het vervolg over te laten aan het nieuwe College en de nieuwe gemeenteraad na de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026. Op de beoogde plek voor het Erotisch Centrum heeft Zuidasdok een werkterrein voorzien. In de tweede helft van 2025 zijn Amsterdam en Zuidasdok met elkaar in gesprek geweest over alternatieve locaties voor dit werkterrein. De ruimtelijke inventarisatie laat zien dat het mogelijk lijkt om in de omgeving geschikt alternatief werkterrein te vinden. Verdere uitwerking en besluiten hierover zijn echter opgeschort tot na de gemeenteraadsverkiezingen.

Openbare ruimte kerngebied Zuidas

Definitieve openbare ruimte

Zoals eerder aangegeven, hebben de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) nieuwe wensen voor de (definitieve) inrichting van de openbare ruimte in het kerngebied van Zuidas. Dit betreft o.a. het ontwerp van de traminfrastructuur rondom station Amsterdam Zuid. Daarnaast zijn er andere ontwikkelingen die waarschijnlijk tot aanpassingen in het ontwerp van de openbare ruimte leiden, zoals de realisatie van een derde treinperron (ProRail) en de herontwikkeling van het ABN AMRO complex (Victory Group). Zuidasdok is met de initiatiefnemers in overleg om knel- en aandachtspunten in een vroeg stadium te signaleren. Bij wijzigingen wordt de impact op basis van het door Zuidasdok opgestelde baseline ontwerp voor de openbare ruimte inzichtelijk gemaakt. Het is de verwachting dat de eerste bijbestellingen in de tweede helft van 2026 bij Zuidasdok worden ingediend. Zuidasdok is voornemens in 2028 het definitief ontwerp voor de openbare ruimte in het kerngebied op te stellen.

Openbare ruimte buiten TB-grens

Met de openstelling van de Brittenpassage, en daarmee de verschuiving van het station naar het westen, veranderen de loop- en fietsstromen van en naar

station Amsterdam Zuid. Dit vereist ook aanpassing in de inrichting van de openbare ruimte in het deel van het kerngebied gelegen buiten de scope van Zuidasdok zoals de Benjamin Brittenstraat, waarvan de inrichting in de huidige situatie niet geschikt is voor grote reizigersstromen. Zuidasdok en de gemeente Amsterdam zijn over de benodigde aanpassingen in overleg. Het initiatief en de verantwoordelijkheid voor dergelijke aanpassingen liggen bij de gemeente Amsterdam. De gemeente maakt momenteel een definitief ontwerp voor de herinrichting van de Benjamin Brittenstraat en de Aaron Coplandstraat.

Waterhuishouding

Waterkwaliteit

In het Deelrapport Water van het Milieueffectrapport Zuidasdok (uit 2015) is voor de waterkwaliteit uitgegaan van het 'stand-still' principe (waterkwaliteit mag niet verslechteren). Vanaf 2027 moet de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Nederland voldoen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Zuidasdok is in overleg met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het hoogheemraadschap van Rijnland over de eisen en verwachtingen. Uit de afstemming blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn om aan alle eisen te voldoen. Begin 2025 is de eerder met de waterschappen afgestemde principeoplossing uitgewerkt voor knooppunt De Nieuwe Meer en is de afstemming met de opdrachtnemer TriAX opgestart. Deze afstemming met TriAX bevindt zich in de afrondende fase. Parallel is gewerkt aan het inzichtelijk maken van de problematiek voor heel Zuidasdok, inclusief de benodigde maatregelen om een verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen. De rapportage voor Tunnel is deze verslagperiode akkoord bevonden door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Verdere uitwerking van de maatregelen vindt plaats in het ontwerp voor tunnel. De afstemming met het waterschap over de rapportage voor knooppunt Amstel bevindt zich in de afrondende fase.

Herontwikkeling ABN AMRO complex (Zudo)

Met de eigenaar van het ABN AMRO-gebouw (Victory Group) en Zuidas zijn de gesprekken in de tweede helft van 2025 voortgezet. Daarbij wordt ingezoomd op de raakvlakken van OVT2, Tunnel en de herontwikkeling van het voormalig kantoorgebouw. Aan het complex wordt tot de TB-grens een aanzienlijk programma aan woningen, kantoren en andere voorzieningen toegevoegd. De plannen van de ontwikkelaar worden concreter en de raakvlakken met de ontwikkeling zijn uitdagend; vooral als de projecten van Zuidasdok en die van de ontwikkelaar gelijktijdig uitgevoerd worden. In 2026 zal hiervoor een afsprakenbrief worden opgesteld.

Tweede generatie Eurocodes

De huidige generatie Eurocodes (Europese normen voor bouwconstructies aangestuurd door het Besluit bouwwerken leefomgeving) worden naar verwachting in 2028 vervangen door de tweede generatie Eurocodes. De laatste inzichten over constructieve veiligheid zijn hierin verwerkt. Na intrekking van de huidige Eurocodes zal de aanvraag van een nieuwe omgevingsvergunning bouwen door het Bevoegd Gezag worden getoetst aan de nieuwe Eurocodes. Zuidasdok anticipeert op deze toekomstige wijziging door een impactanalyse uit te voeren. Zuidasdok neemt deze ontwikkeling mee in de impactanalyse die naar verwachting in het eerste kwartaal van 2026 aan de opdrachtgevers kan worden voorgelegd.

Beheer- en onderhoudsgrenzen

Zuidasdok is sinds 2024 in gesprek met de betrokken beheerders over de toekomstige beheer- en onderhoudsgrenzen. Een belangrijk aandachtspunt is de ligging van de onderhoudsgrens tussen het hoofdwegennet (beheerder Rijkswaterstaat) en het stedelijk wegennet en de openbare ruimte (beheerder V&OR Stedelijk Beheer). Een discussiepunt betreft het beheer en onderhoud van

de begroeide geluidschermen en grondkeringen aan de stadszijde. Rijkswaterstaat en V&OR hebben in de tweede helft van 2025 het initiatief naar zich toegetrokken om hier gezamenlijk keuzes in te maken. In de eerste helft van 2026 wordt een besluit verwacht.

Aziatische duizendknoop

In het plangebied van Zuidasdok komt Aziatische duizendknoop voor. Overleg van Zuidasdok, Zuidas en de beheerders (V&OR, RWS, ProRail) over de aanpak heeft deze verslagperiode geleid tot een door alle partijen ondertekende afsprakenbrief. In de samenwerkingsafspraken zijn de verantwoordelijkheden van het project en de beheerders beschreven voor wat betreft het saneren en voorkomen van verspreiding van de Aziatische duizendknoop. Voor Tunnel en knooppunt Amstel zijn concrete saneringsplannen in de maak. Bij OVT en knooppunt De Nieuwe Meer zijn bijna alle groeilocaties gesaneerd en wordt vooral gemonitord op hergroei en nieuwe groeilocaties.

Schadeclaims

In de tweede helft van 2025 is een aanvraag nadeelcompensatie van een horecavestiging aan de Arnold Schönberglaan afgewezen. De horecavestiging maakte zich zorgen over de (deels toekomstige) werkzaamheden van OVT1 en Tunnel. In het afwijzingsbesluit is gemotiveerd dat de horecazaak de werkzaamheden van beide projecten had kunnen voorzien en dat daarmee het risico op omzetderving actief aanvaard is.

Grondoverdrachten

Deze verslagperiode was er overleg met ProRail, V&OR en Rijkswaterstaat over de grondoverdracht door de Staat aan de gemeente Amsterdam en ProRail van percelen onder de zuidelijke rijbaan van de A10 ter hoogte van de Brittenpassage en de Minervapassage. De tussen partijen over te dragen percelen zijn in kaart gebracht. De overdracht is van belang voor het vestigen van opstalrechten voor commerciële voorzieningen van NS. In de eerste helft van 2026 wordt verwacht dat de benodigde aktes bij de notaris passeren.

3.7 Integrale veiligheid

Lopende acties

In deze verslagperiode zijn diverse acties uitgevoerd conform het Actieplan veiligheid 2025, waaronder:

- **Procesbeschrijving veiligheidsmeldingen:** samen met de projecten is een uniforme procesbeschrijving vastgesteld voor de afhandeling van veiligheidsmeldingen en, indien nodig het uitvoeren van, interne of externe verdiepende ongevalsonderzoeken.
- **Veiligheidsrisico's bij verduurzaming:** er is een notitie opgesteld over specifieke veiligheidsrisico's en de te nemen maatregelen bij de emissieloze inrichting van bouwplaatsen. Deze notitie is eind 2025 afgestemd met relevante stakeholders, waaronder de brandweer en ODNZKG.
- **Evaluatie dashboard veiligheid:** het dashboard veiligheid is in het derde kwartaal geëvalueerd en aangepast. Het dashboard rapporteert prestaties op zes indicatoren, zoals het percentage ongevallen ten opzichte van het totaal aantal meldingen en het aandeel kritische constateringen bij inspecties. Het dashboard wordt structureel besproken in project- en programma-overleggen.
- **Overleg Commissie Integrale Veiligheid (CIV):** eind september vond dit halfjaarlijkse overleg plaats. Hierin zijn voortgang, aandachtspunten, goede voorbeelden en dilemma's besproken met alle betrokken stakeholders.
- **Overleg met Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA):** op 19 november heeft een kennismaking plaatsgevonden met de NLA. Tijdens dit overleg zijn de

programmastructuur en veiligheidsaanpak toegelicht, ervaringen uitgewisseld en landelijke speerpunten besproken vanuit de NLA, zoals fysieke belasting, blootstelling aan dieselmotoremissie en duikarbeid.
- **Actieplan veiligheid 2026:** de conceptversie van het Actieplan veiligheid 2026 is opgesteld en afgestemd met de projecten. Vaststelling volgt in januari 2026. Belangrijke thema's voor 2026 zijn omgevingsveiligheid en het versterken van samenwerking, leren en verbeteren tussen programma en projecten.

Veiligheidscultuur, inclusief sociale veiligheid
Op alle projecten zijn veiligheidscultuurmetingen uitgevoerd. De gemiddelde score komt uit op trede 3 van de NEN Safety Culture Ladder. Dit betekent dat veiligheid veel aandacht heeft, maar nog vooral wordt benaderd vanuit regels, procedures en compliance. Om de stap naar trede 4 te maken moet veiligheid nog meer intrinsiek verankerd worden in het gedrag van medewerkers.
De interne vertrouwenscontactpersonen hebben in november een interne presentatie verzorgd over sociale en psychologische veiligheid. Hierin is onder andere het belang toegelicht en hoe teamleden individueel én gezamenlijk een sociaal veilige werkomgeving kunnen creëren.

Veiligheid tijdens de uitvoering
In deze verslagperiode hebben twee ongevallen plaatsgevonden met persoonlijk letsel. Een medewerker heeft lichte brandwonden opgelopen en kon ter plekke worden behandeld. Een ander betrof een beknelling van vingers die dusdanig ernstig was dat dit in een ziekenhuis is behandeld en tot verzuim heeft geleid. Daarnaast vond een potentieel ernstig bijna-ongeval plaats waarbij tegels van hoogte in de openbare ruimte hadden kunnen vallen. Dankzij een tijdelijke afscherming is dit niet gebeurt, maar vanwege de mogelijke gevolgen is het incident onderzocht en zijn aanvullende maatregelen genomen.

Eind derde kwartaal zijn alle veiligheidsmeldingen die in 2025 zijn geregistreerd op de projecten geanalyseerd met als doel om inzicht te geven in trends en aandachtspunten voor verdere verbetering. In totaal zijn 552 meldingen geregistreerd die zijn geanalyseerd. Uit de analyse blijken programmabreed drie risico's hoog:
- *Valgevaar en werken op hoogte*, vooral door openingen, sparingen, onvoldoende randbeveiliging en onveilige steigers/ladders.
- *Vallende objecten*, vooral bij hijswerkzaamheden en steigers, veroorzaakt door ontbrekende kantplanken, losse materialen en onvoldoende afscherming.
- *Veiligheid in een drukke omgeving,* veiligheidsrisico's voor de omgeving (weggebruikers, voetgangers, etc.) als gevolg van bouwwerkzaamheden en het omgekeerde: risico's voor bouwplaat medewerkers door bijvoorbeeld voertuigen die (van uit de omgeving) in de afgesloten werkvakken terechtkomen.

Projectteams voeren regelmatig veiligheidsrondes uit, zowel via management-safetywalks als via inspecties door veiligheidskundigen en waarnemers. Gemiddeld bevat 1 op de 12 inspecties een kritische bevinding waarbij werkzaamheden tijdelijk zijn stilgelegd of anderszins maatregelen zijn genomen. In de vorige periodes lag dit gemiddelde aantal hoger, namelijk 1 op 10 inspecties.

4. Omgeving & Communicatie

4.1 Stakeholdermanagement

In de huidige verslagperiode hebben de reguliere overleggen met de omgevingspartijen plaatsgevonden. Hieronder staan de belangrijkste bespreekpunten vermeld. De inhoudelijke resultaten per project zijn vermeld in het hoofdstuk Programmavoortgang.

Beheerders
Zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten zijn de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma betrokken bij de opgave(n). In de verslagperiode zijn vanuit het programma reguliere directie-overleggen gevoerd met Rijkswaterstaat, ProRail, V&OR (gemeente Amsterdam), GVB Rail Infra en Waternet.

In die gesprekken zijn o.a. de actualiteiten rondom de versoberingstaakstelling besproken. Daarnaast is in de directieoverleggen teruggeblikt op de drukke zomerperiode, waarbij in de periode mei t/m oktober vele aaneengesloten afsluitingen hebben plaatsgevonden van Rijkswegen, het stedelijk wegennet en het spoor. Met V&OR, Waternet en RWS is ook veel aandacht besteed aan de brug- en sluisbediening rond het Schinkelcomplex; onderhoudswerkzaamheden aan de sluis van V&OR moeten worden afgestemd op het werk van TriAX rond de bruggen in de eerste helft van 2026.

Gebruikers
Ook met de verschillende gebruikersgroepen wordt iedere verslagperiode overleg gevoerd. Deze overleggen bieden de mogelijkheid om gebruikers mee te nemen in de afwegingen en dilemma's en om de inbreng en belangen goed mee te wegen in het programma. In deze verslagperiode zijn de volgende overleggen met gebruikers- en belangengroepen gevoerd:

- Het Gebruikersoverleg Weg en Spoor (drie keer per jaar) met daarin, naast de opdrachtgevende organisaties, ook vertegenwoordigers van NS Reizigers en GVB. In het Gebruikersoverleg zijn de deelnemers meegenomen in de algemene stand van zaken van Zuidasdok, waaronder de budgetspanning en de drukke en lange zomerperiode met afsluitingen van infrastructuur.
- In het directieoverleg met NS Stations (drie keer per jaar) over de voortgang en de actualiteiten is gesproken over de planning van OVT1 in het algemeen, de beoogde opening van de Brittenpassage in 2026 en de daarvoor te vestigen rechten van opstal voor de voorzieningen van NS in de nieuwe stationspassage.
- Diverse overleggen en bijeenkomsten met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven. Zowel ORAM (Ondernemend Amsterdam), Taskforce Bereikbaarheid als Hello Zuidas zijn structureel betrokken bij de ontwikkelingen in het programma. Deels via individuele gesprekken, deels via presentaties en gesprekken in de diverse werkgroepen en platforms. Voor de Taskforce Bereikbaarheid is een bijeenkomst georganiseerd over (verkeers) veiligheid. In de tweede helft van 2025 waren er geen bijeenkomsten van of met Hello Zuidas en ORAM, waaraan Zuidasdok heeft deelgenomen.
- Aanvullend zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven zoals CBRE Investment Management (WTC), waarbij het thema

levendigheid en leefbaarheid in het kerngebied centraal staan maar ook over de planning en het type werkzaamheden dat door Tunnel naast het WTC wordt uitgevoerd. Over de aanpak van Tunnel in de Arnold Schönberglaan heeft CBRE eind 2025 zijn zorgen geuit. In 2026 gaat Zuidasdok verder met de eigenaar van het WTC in gesprek.

- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Zuidzone Overleg (VVE's en bewonerscommissies van het centrumgebied Zuidas) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook projectoverstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT maandelijks aan bij de bestuursvergadering VIA met de gemeente Amsterdam en Zuidasdok. De omgevingsmanager van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel onderhoudt contact met de betreffende stakeholders in de knooppunten waaronder bijvoorbeeld met de Stichting Woonschepen Zuid bij de Schinkel.
- OVT en Tunnel hebben regulier overleg met de Reizigers Advies Raad (RAR). Het overleg gaat over de verschillende werkzaamheden, gevolgen daarvan voor bereikbaarheid en toegankelijkheid en de inrichting van de (tijdelijke) openbare ruimte. In de tweede helft van 2025 heeft OVT de aanmoedigingsprijs van de raad ontvangen voor de goede manier waarop het project omgaat met mensen met een beperking. OVT wordt aangemoedigd om de aandacht voor deze groep vast te houden.

Omgevingsdienst
Met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het reguliere coördinatieoverleg onderwerpen als (bouw)veiligheid, vergunningen en integraliteit aan de orde geweest. Tevens komen projectoverstijgende thema's aan bod, zoals de algemene stand van zaken van het programma en de gevolgen van versoberingen op de bestaande en nog aan te vragen vergunningen.

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Leefbaarheidsstrategie
Eind 2024 heeft Zuidasdok de leefbaarheidsstrategie Zuidasdok vastgesteld. Zuidasdok zet extra in op de leefbaarheid in het projectgebied omdat de projecten een zeer lange looptijd kennen en zich afspelen in een druk stuk bestaande stad. In 2025 zijn een paar eerste leefbaarheidsinitiatieven van de grond gekomen (extra groen bij station Amsterdam Zuid, een 3D schildering van Tunnel en een openluchtbioscoop voor de buurt). Daarnaast zijn diverse omgevingspartijen uitgenodigd om initiatieven op het gebied van leefbaarheid aan te dragen en gezamenlijk ten uitvoer te brengen.

Hinder op de weg en het spoor
De tweede helft van 2025 is - na de 16-daagse voor de zomervakantie - relatief rustig geweest qua weg- en spoorafsluitingen. In de zomervakantie is de Amstelveenseweg 5,5 weken afgesloten geweest. De hinder op het stedelijk wegennet door deze afsluiting is beperkt gebleven. De extra reistijd is tussen de 10-30 minuten gebleven. Voor knooppunt De Nieuwe Meer zijn er twee weekenden uitgevoerd en voor OVT één weekend met hinder op de A10 en meerdere weekenden met beperkingen voor het OV. De hinder voor de uitgevoerde weekenden is tussen de 30-60 minuten gebleven ondanks de jubileum editie van de marathon tijdens het OVT-weekend.

Bereikbaarheidsaanpak
Na de actualisatie van het Hinderbeeld en het vaststellen van de Bereikbaarheidsaanpak Zuidasdok is afgelopen rapportageperiode – in overleg met Amsterdam Bereikbaar – hard gewerkt aan het afstemmen en organiseren

van aanvullende maatregelen. Dit heeft geresulteerd in een regionale campagne ("Vaststaan of meebewegen, wat doe jij?") vanuit Amsterdam Bereikbaar om reizigers in de regio te informeren over het hoogtepunt aan werkzaamheden tussen mei en oktober. Verder wordt naast de aanpak van verkeersmanagement (o.a. bergers stand-by, verkeersregelaars, operationeel team, Kort Cyclische Evaluaties in het weekend, monitoring) tijdens periodes met ernstige verkeershinder ook ingezet op mobiliteitsmaatregelen. Zo krijgen automobilisten die hinder ondervinden van Zuidasdok een aanbod om voordelig met het openbaar vervoer te reizen. Het gaat o.a. om GVB-dagkaarten tijdens weekenden en kortingskaarten voor forenzen tijdens de 16-daagse hinderperiode. De evaluatie van deze maatregelen loopt en er volgt op basis daarvan een herijking voor de inzet in 2026 en verder.

Afstemming met andere projecten

Intensieve afstemming met andere projecten blijft nodig om te voorkomen dat in de regionale planning onvoldoende ruimte overblijft voor de benodigde afsluitingen van Zuidasdok. Dit wordt o.a. geborgd door tweewekelijks te overleggen in het zogenaamde 'Cluster Zuid', een overleg met alle betrokken partijen rondom Amsterdam Zuid en onderdeel van Amsterdam Bereikbaar. Ook is afstemming met werkzaamheden in andere regio's noodzakelijk om conflicten op landelijke omleidingsroutes te voorkomen. Daarnaast vindt frequent afstemming plaats met ProRail en Rijkswaterstaat voor de lange(re) termijn. Ondanks deze proactieve aanpak neemt de druk op het beschikbare netwerk toe, waardoor er steeds minder ruimte is voor het inplannen van de noodzakelijke werkzaamheden van Zuidasdok. Het is belangrijk om komende periode o.a. bij Rijkswaterstaat aandacht te vragen voor de prioriteit van de werkzaamheden van Zuidasdok en de samenhang (weekenden van Zuidasdok kunnen niet los worden gezien van totale planning in tegenstelling tot sommige groot onderhoudsprojecten). De problematiek wordt mede versterkt door alle in de regio geplande evenementen, die juist leiden tot een toename van het verkeer.

Fietsparkeren rond station Amsterdam Zuid

Deze verslagperiode kwam het fietsparkeren aan de westzijde van station Amsterdam Zuid onder druk te staan door werkzaamheden in de laatste maanden van 2025. Op de Parnassusweg moesten fietsparkeerplekken worden verwijderd om de OVT-werkzaamheden mogelijk te maken. Deze fietsparkeerplekken zijn gecompenseerd ten westen van de Parnassusweg.

4.3 Communicatie

Wegafsluitingen

Deze verslagperiode startte met intensieve communicatie-inzet gericht op de 16-daagse afsluiting van de A10 Zuid en Oost die naadloos overging in een vijfweekse afsluiting van de Amstelveenseweg. Omwonenden en weggebruikers zijn grootschalig geïnformeerd over de hinder en omleidingsroutes. Extra berichtgeving is uitgestuurd vanwege extreme warmte, ongevallen en op sommige toegangswegen een te beperkte afname van het verkeer. De gezamenlijke inspanning van Amsterdam Bereikbaar, Ask&Go, Rijkswaterstaat en Zuidasdok maakte dat de extra reistijd volgens verwachting was.

Omlopen en drukte in station

In juli en augustus sloot de doorgang door het station op meerdere momenten om boven de passage te kunnen werken en de veiligheid voor de stationsgebruikers te kunnen blijven garanderen. De overstap tussen trein en metro duurde daardoor zo'n 10 minuten extra. Ter plaatse is met diverse communicatiemiddelen verwezen naar de stremming, omleidingsroutes en het vervoer voor reizigers met een beperking of koffers.

Onderslagbalken uit Friesland

De spectaculaire tocht in september van de eerste onderslagbalken voor de nieuwe fly-over in knooppunt De Nieuwe Meer is door media en andere geïnteresseerden live gevolgd. Een webcam toonde de boottocht van Friesland via Utrecht en Rotterdam naar het bouwterrein bij knooppunt De Nieuwe Meer en het aan wal brengen van de 160 ton zware balken. In december werden liggers ingehesen in aanwezigheid van 170 belangstellenden.

Treinperrons volledig overkapt

Zo'n 80 belangstellenden kregen in een weekend in oktober een toelichting op het plaatsen van 140 meter aan nieuwe kappen boven het treinperron van station Amsterdam Zuid. Dit gebeurde vanaf de afgesloten A10 Zuid.

Ontwerp van de tunnel

Om de omgeving te betrekken bij het werk dat nodig is voor het ontwerp van de tunnel, is in augustus stil gestaan bij de honderden boringen, sonderingen en twee ankerpaalproeven die in het plangebied gaande zijn. Daarnaast is uitleg gegeven in publicaties en rondleidingen over de verschillende bouwmethoden waar in het voorontwerp van wordt uitgegaan voor zowel de noord- als zuidzijde van de tunnel. Tot slot is aandacht gegeven aan de extra werkterreinen die nodig zijn voor de bouw van de tunnel.

Gunning reconstructie knooppunt Amstel

De gunning van knooppunt Amstel aan bouwcombinatie Amstel Verbindt is toegelicht in diverse uitingen van Zuidasdok, Rijkswaterstaat en diverse media.

Informatiecentrum Zuidas & Zuidasdok

Het informatiecentrum ziet voor het tweede jaar een toename in het aantal bezoekers. In 2025 bezochten 9153 bezoekers het informatiecentrum, in 2024 7506. Ook voor de rondleidingen die het informatiecentrum organiseert, doordeweeks en in het weekend, zien we toenemende interesse. Het centrum informeert over de gebiedsontwikkeling Zuidas en de projecten van Zuidasdok.

5. Programmabeheersing

5.1 Scope

In bijlagen 1 en 2 is een totaaloverzicht opgenomen waarin de scopewijzigingen (en eventuele aanvullende financiële bijdragen) sinds de bestuursovereenkomst van juli 2012 zijn vermeld.

Scopewijzigingen
In de afgelopen periode zijn er zes scopewijzigingen met financiële consequenties doorgevoerd:

- Het plaatsen van extra afsluiters op de sprinklerinstallatie in de Brittenpassage, in opdracht en voor rekening van ProRail;
- Aanpassingen aan de Parnassusweg voor de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram (TEA), in opdracht en voor rekening van de gemeente Amsterdam;
- Een (extra) tijdelijke situatie op verbindingsweg (A10 Oost richting A2 Utrecht), ten laste van RWS;
- Het uitvoeren van een onderzoek naar de schaduwwerking van geluidsschermen door IBZ ten behoeve van een bezwaarprocedure, in opdracht en voor rekening van de gemeente Amsterdam;
- Het uitvoeren van een nulmeting en fit-testen aan de Schinkelbrug (brug 2 en 10), in opdracht en voor rekening van RWS;
- Het realiseren van een automatisch smeersysteem voor de Schinkelbrug (brug 1, 2, 7, 8 en 9), in opdracht en voor rekening van RWS.

Eind 2025 is door de Minister het besluit genomen om Schinkelbrug 2 te laten uitvoeren door Zuidasdok. De administratieve afwikkeling van deze beslissing wordt in Q1 2026 verwerkt.

5.2 Planning

In het OGO van 18 november 2020 zijn voor Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld. In het OGO van 30 mei 2023 en 18 maart 2025, en in het Bestuurlijk Overleg van 14 juli 2025 is een aantal wijzigingen hierop vastgesteld. In deze halfjaarrapportage wordt de actuele deterministische stand van deze mijlpalen toegelicht. In tabel 1 is vermeld:

- de stand van 30 juni 2025 (H1-2025);
- de actuele stand per 31 december 2025 (H2-2025);
- het verschil tussen deze en de vorige periode;
- de door het OGO vastgestelde bandbreedte.

	Mijlpaal	H1 2025	H2 2025	△H2 2025 -H1 2025 (Q's)	Vastgestelde bandbreedte
Programma					
1	Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed	Q1 2020	Q1 2020	0	Q1 2020
2	Programma Zuidasdok gereed	Q3 2036	Q3 2036	0	2035-2037
BDS2019					
3	BDS2019 werkzaamheden gereed	Q3 2021	Q3 2021	0	Q4 2021
OVT-1 Bouw Brittenpassage					
4	Start aanbesteding OVT-1 (OVT-2 mee als optie)	Q4 2020	Q4 2020	0	Q4 2020
5	Start bouw OVT-1	Q2 2022	Q2 2022	0	Q2 2022
7	Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid	Q4 2026	Q4 2026	0	2026-2027
8	Project OVT-1 gereed	Q2 2027	Q2 2027	0	2026-2028
OVT-2 Verbreding Minervapassage					
9	Besluit lichten optie OVT-2	Q3 2022	Q3 2022	0	Q3 2022
11	Start bouw OVT-2	Q2 2025	Q2 2025	0	2025-2027
12	Ingebruikname verbrede Minervapassage	Q2 2030	Q2 2030	0	2028-2031
13	Project OVT-2 gereed	Q2 2030	Q2 2030	0	2028-2031
Tunnel					
14	Start aanbesteding Tunnel	Q3 2023	Q3 2023	0	2023
15	Start bouw tunnel Zuid	Q3 2027	Q3 2027	0	2026-2029
16	Start bouw tunnel Noord	Q3 2027	Q3 2027	0	2026-2029
17	Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan	Q4 2033	Q4 2033	0	2032-2034
18	Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat	Q1 2033	Q1 2033	0	2031-2033
19	Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan)	Q1 2035	Q1 2035	0	2033-2035
20	Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan)	Q2 2035	Q2 2035	0	2033-2035
21	Project Tunnel gereed	Q2 2035	Q2 2035	0	2033-2035
Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM)					
22	Start aanbesteding KNM	Q2 2021	Q2 2021	0	Q2 2021
23	Start bouw KNM	Q2 2024	Q2 2024	0	2024
25	Ingebruikname noordelijke parallelstructuur (PRR) en omklap S108 noord	Q3 2027	Q3 2027	0	2027-2028
26	Project KNM gereed	Q2 2030	Q2 2030	0	2029-2031
Knooppunt Amstel (KNA)					
27	Start aanbesteding KNA	Q4 2024	Q4 2024	0	2024
39	Start onderhandelingsfase KNA-Noord	Q1 2029	Q1 2029	0	2027-2029
28	Start bouw KNA-Zuid	Q1 2028	Q1 2028	0	2028-2029
40	Start bouw KNA-Noord	Q3 2031	Q3 2031	0	2030-2032
41	Ingebruikname KNA-Zuid	Q2 2035	Q2 2035	0	2035-2037
42	Ingebruikname KNA-Noord	Q3 2036	Q3 2036	0	2035-2037
29	Project KNA gereed	Q3 2036	Q3 2036	0	2035-2037
OVT-3 Koppen en plinten station					
30	Besluit combineren 5e/6e spoor (derde perron) met OVT-3 Zuid	Q1 2027	Q1 2027	0	2026-2028
31	Besluit meenemen Dokdakpark in OVT-3 Noord	Q1 2027	Q1 2027	0	2026-2028
32	Start aanbesteding OVT-3	Q2 2032	Q2 2032	0	2030-2032
33	Start bouw OVT-3 Zuid	Q1 2035	Q1 2035	0	2033-2035
34	Start bouw OVT-3 Noord	Q2 2035	Q2 2035	0	2033-2035
35	Koppen en plinten zuidzijde station Zuid gereed	Q3 2036	Q3 2036	0	2034-2036
36	Koppen en plinten noordzijde station Zuid gereed	Q2 2036	Q2 2036	0	2034-2036
37	Ingebruikname Vivaldipassage	Q3 2036	Q3 2036	0	2034-2036
38	Project OVT-3 gereed	Q3 2036	Q3 2036	0	2034-2036

Legenda:
groen = mijlpaal gerealiseerd;
rood = mijlpaal buiten bandbreedte;
Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

De mijlpalen zijn het afgelopen half jaar ongewijzigd. Alle mijlpalen vallen binnen de vastgestelde bandbreedtes.

5.3 Financiën

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van Zuidasdok. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Wegen) en 17 (Megaprojecten). Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 31 december 2025, de raming is prijspeil januari 2025 en het budget is prijspeil 2025, tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

In de tweede helft van 2025 is er per saldo voor ca. 1,7 M€ aan wijzigingen gemuteerd, waarvoor eveneens additioneel budget beschikbaar is gesteld. Het effect van deze mutaties op de budgetspanning is daarmee neutraal. Aanvullend is de prognoseverhoging bij knooppunt De Nieuwe Meer ad. 1,1 M€ om aan het Tracébesluit te voldoen ongedaan gemaakt. De maatregelen waren reeds voorzien op het niveau van het programma.

Zoals reeds aangekondigd in de H1-2025 rapportage is de IBOI toekenning deze verslagperiode geformaliseerd en ingeboekt. De toekenning ad. 57,4 M€ betreft ca. 50% van de berekende IBOI-waarde ad. ca. 110 M€. Hierdoor wordt de door de indexering veroorzaakte budgetspanning slechts deels ondervangen. De resulterende spanning is daarmee ca. 50 M€ hoger dan wanneer de IBOI 100% was toegekend. Daarnaast is extra budget voor tijdelijke maatregelen A10-A2 toegevoegd. Deze tijdelijke maatregelen zijn reeds onderdeel van de prognose eindstand als gerapporteerd in de H1-2025. Dit heeft een dalend effect op de budgetspanning van 1,8 M€.

Per saldo leiden voornoemde wijzigingen tot een daling van de budgetspanning tot 1.092 M€ exclusief resterend markteffect. Deze daling leidt niet tot een aanpassing de in de vorige rapportageperiode genoemde bandbreedte van het tekort ad. 1.150 – 1.300 M€ inclusief markteffect, omdat in deze bandbreedte al rekening was gehouden met de nog te ontvangen IBOI.

5.3.1 Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie + 0,6 M€)
De PES totaal bedraagt per 31 december 2025 5.444,7 M€, dit was 5.444,1 M€ in de H1-2025 rapportage. De stijging van 0,6 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

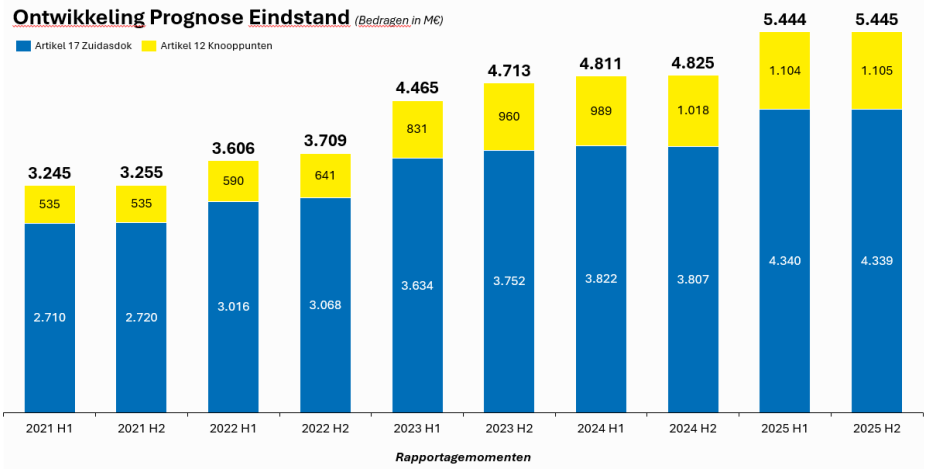
PES ART 17 Zuidasdok (-/- 0,8 M€)
- Diverse uitvoeringsmaatregelen OVT + 0,1 M€
- Automatische smeersysteem Schinkelbrug + 0,2 M€
- Aanpassen ligplaatsen Watersportvereniging -/- 1,1 M€

PES ART 12 Knooppunten (+ 1,4 M€)
- Automatische smeersysteem Schinkelbrug + 1,3 M€
- Nulmeting en fit-testen Schinkelbrug + 0,1 M€

Prognose	2025 H1	Mutatie	2025 H2
ART 17 Zuidasdok	4.340	-1	4.339
ART 12 Knooppunten	1.104	1	1.105
Totaal	**5.444**	**1**	**5.445**

Tabel 1 Mutaties prognose (PES)

In figuur 1 - *'Ontwikkeling prognose (PES)'* wordt de opbouw en ontwikkeling van de PES van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Figuur 1 Ontwikkeling prognose (PES) exclusief markteffect

5.3.2 Budget programma

Budget (mutatie 60,9 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2025 4.352,4 M€, dit was 4.291,5 M€ in de H1-2025 rapportage. Deze rapportageperiode hebben zich de volgende wijzigingen voorgedaan in het budget.

Budget ART 17 Zuidasdok (45,1 M€)

- IBOI 2025 + 44,8 M€
- Diverse uitvoeringsmaatregelen OVT + 0,1 M€
- Automatische smeersysteem Schinkelbrug + 0,2 M€

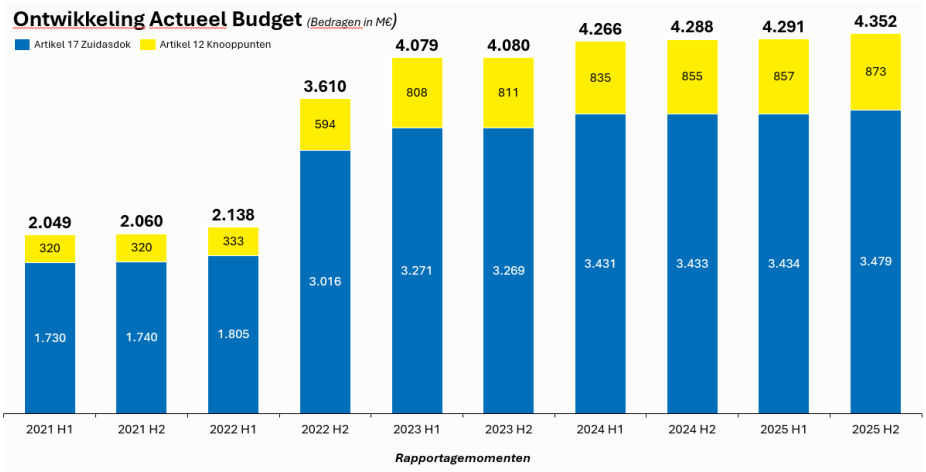
Budget ART 12 Knooppunten (15,8 M€)

- IBOI 2025 + 12,6M€
- Budgetverhoging verbindingsweg (A10 Oost richting A2 Utrecht) + 1,8 M€
- Automatische smeersysteem Schinkelbrug + 1,3 M€
- Nulmeting en fit-testen Schinkelbrug + 0,1 M€

Actueel Budget	2025 H1	Mutatie	2025 H2
ART 17 Zuidasdok	3.434	45	3.479
ART 12 Knooppunten	857	16	873
Totaal	4.291	61	4.352

Tabel 2 Mutaties budget

In figuur 2 - '*Ontwikkeling actueel budget'* wordt de opbouw en ontwikkeling van het budget van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Figuur 2 Ontwikkeling actueel budget

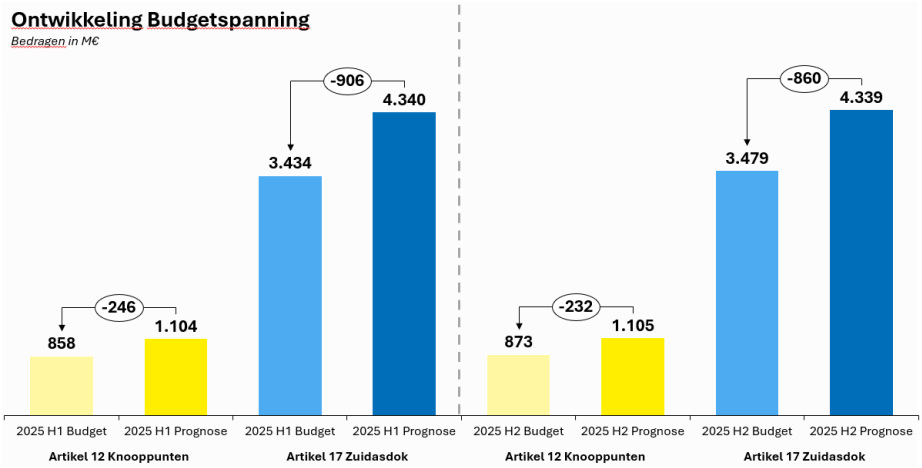
5.3.3 Budgetspanning

Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 1.092,4 M€ bestaande uit 860,3 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 232,1 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H1-2025 rapportage bedroeg de budgetspanning 1.152,6 M€. De afname van de budgetspanning met 60,2 M€ wordt primair veroorzaakt door de budgettaire verhoging a.g.v. de toegekende IBOI en het toegevoegde budget voor tijdelijke maatregelen A10-A2. De budgetspanning is exclusief 50M€ (bandbreedte 38 - 63 M€) markteffect.

Omschrijving	2025 H1	Mutatie	2025 H2
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	3.434	45	3.479
Prognose ART 17 Zuidasdok	4.340	-1	4.339
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	**-906**	**46**	**-860**
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	857	16	873
Prognose ART 12 Knooppunten	1.104	1	1.105
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	**-246**	**14**	**-232**
Budgetspanning	**-1.153**	**60**	**-1.092**

Tabel 3 Mutaties budgetspanning, exclusief markteffect

In grafiek 3 - 'Ontwikkeling budgetspanning' wordt de opbouw en ontwikkeling van de budgetspanning van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Figuur 3 Ontwikkeling budgetspanning exclusief markteffect

5.3.4 Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen in het actuele budget bedraagt 4.352 M€. Bij de H1-2025 rapportage bedroeg dit 4.291 M€. De mutatie bedraagt 61 M€ aan budget en is hiervoor onder 'Budget programma' toegelicht. De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 4 - 'Bijdragen financieringspartijen'.

Financiering/Bijdragen	Actueel Budget		
	2025 H1	Mutatie	2025 H2
Rijk	2.465	32	2.497
Gemeente Amsterdam	435	6	441
Vervoerregio Amsterdam	359	5	364
Provincie Noord Holland	87	-	87
Subsidies	3	-	3
Bijdragen Overige derden	86	3	89
Subtotaal Artikel 17 Zuidasdok	**3.434**	**45**	**3.479**
Rijk	854	16	870
Gemeente Amsterdam	4	-	4
Bijdragen Overige derden	-	-	-
Subtotaal Artikel 12 Knooppunten	**857**	**16**	**873**
Totaal programma Zuidasdok	**4.291**	**61**	**4.352**

Tabel 4 Bijdragen financieringspartijen

5.3.5 Kasreeks bijdragen partijen

In tabel 5 - 'Kasreeks Actuele Bijdragen' zijn de afgesproken bijdragen opgenomen.

Kasreeks bijdragen / Actueel budget	T/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 ev	Totaal
Rijk	621	159	222	168	237	279	262	549	2.497
Gemeente Amsterdam	127	44	38	38	44	39	42	68	441
Vervoerregio Amsterdam	105	36	31	31	37	32	35	57	364
Provincie Noord Holland	87	-	-	-	-	-	-	-	87
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Bijdragen Overige derden	1	0	16	1	10	-	-	61	89
Subtotaal ART17 Zuidasdok	944	239	308	238	328	350	338	735	3.479
Rijk	148	97	101	71	66	69	81	237	870
Gemeente Amsterdam	-	-	3	0	-	-	-	-	4
Bijdragen Overige derden	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotaal ART12 Knooppunten	148	97	104	72	66	69	81	237	873
Totaal programma Zuidasdok	1.092	336	411	309	393	419	419	972	4.352

Tabel 5 Kasreeks actuele bijdragen

5.3.6 Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 6 - 'Realisatie uitgaven en verplichtingen' zijn de aangegane verplichtingen, de uitgaven en het resterende deel nog te verplichten weergegeven.

Realisatie projecten	(1)	(2)			(3)	(4=1-2)	(5)	(6)
	Actueel Budget	Aangegane verplichtingen			Gedane Uitgaven	Nog te verplichten	Aangegane Verplichtingen	Uitgaven
	2025 H2	2025 H1	Mutatie	2025 H2	2025 H2	2025 H2	2025	2025
Subtotaal ART17 Zuidasdok	3.479	1.619	192	1.811	1.177	1.668	231	233
ART12 Knooppunten	873	415	307	722	245	152	321	97
Totaal programma Zuidasdok	4.352	2.034	498	2.532	1.422	1.820	552	330

Tabel 6 Realisatie uitgaven en verplichtingen[1]

[1] Het MC-budget is het budget zoals opgenomen in de begroting en kan afwijken van het actueel budget. Aangegane verplichtingen zijn inclusief nog te verrekenen vooraftrek BTW.

5.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling van de risico's binnen het programma Zuidasdok toegelicht. De hier benoemde risico's betreffen gebeurtenissen die zich kunnen voordoen en impact kunnen hebben op de uitvoering van het programma. De top 10 programmarisico's van Zuidasdok ziet er als volgt uit:

Positie H2 2025	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H1 2025
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag	▲
2	Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning	=
3	Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen vigerende kaders worden afgerond	▲
4	Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders	=
5	Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie	▼
6	Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op	=
7	Er zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote hinder) ingepland te krijgen	=
8	Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
9	Slagvaardigheid van besluitvorming sluit onvoldoende aan bij projectdynamiek	NW
10	Cumulatie van planningseffecten geeft druk op de haalbaarheid van de eindmijlpaal	=

(NW: nieuw risico, =: risico is gelijk gebleven, ▲: risico is toegenomen, ▼: risico is afgenomen)

Tabel 7 Top 10 programmarisico's

Er is één nieuw risico opgenomen in de Top 10 programmarisico's, namelijk het risico "*Slagvaardigheid van besluitvorming sluit onvoldoende aan bij projectdynamiek*". Voorheen op positie 9 en nu uit de top 10 verdwenen, in verband met de succesvolle aanbesteding van knooppunt Amstel, is het risico "*De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders*".

Hieronder wordt de top 10 programmarisico's van Zuidasdok toegelicht.

Risico 1: De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag
Het financiële tekort van Zuidasdok is sinds Q2 2025 in meerdere OGO's en Bestuurlijk Overleggen geagendeerd. Op dit moment is er nog geen besluit genomen hoe om te gaan met het financieel tekort. Zolang er geen besluit is genomen over het tekort, ziet Zuidasdok dit als het grootste risico, met als mogelijk gevolg extra kosten, vertraging of uitstel van de projecten.

Het risico is afgelopen halfjaar iets gestegen door het uitstellen van besluitvorming. Daarmee zijn risico 1 en 2 van positie gewisseld. Het programma heeft last van de onzekerheid over wat er daadwerkelijk gebouwd gaat worden en die onzekerheid leidt tot (extra) druk op de prijs en planning.

Als beheersing worden er in 2026 extra OGO's en Bestuurlijk Overleggen ingepland om de opdrachtgevers mee te nemen in de laatste ontwikkelingen van het programma en de budgetspanning.

Risico 2: Actuele prijs- en marktsituatie leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning
Het risico is gelijk gebleven en blijft een van de toprisico's van het programma Zuidasdok. Zuidasdok ervaart de gevolgen van een hoge inflatie, wat terugkomt in hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie, en onzekere marktomstandigheden. Aannemers stellen zich kritischer op ten opzichte van complexe infraprojecten en zijn minder bereid grote risico's te dragen, hetgeen leidt tot een toename van de kostenprognoses. Ook de krapte op de arbeidsmarkt leidt tot verhoging van de kosten. Deze onzekere omstandigheden zullen nog aanhouden en zijn bepalend voor het hoge risicoprofiel van Zuidasdok met grote onzekerheden voor planning en kosten.

Om dit risico te beheersen worden de ontwikkelingen continu gemonitord en de consequenties hiervan voor de aanpak, de raming, de planning en het risicoprofiel van de projecten uitgewerkt. Daarnaast onderzoekt het programma samen met de moederorganisaties mogelijkheden om de regeldruk op de projectrealisatie te verlagen om de landelijke trend van stijgende indirecte kosten te doorbreken.

Risico 3: Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen vigerende kaders worden afgerond
Het project Tunnel vormt sinds eind 2024 samen met de aannemer een bouwteam om gezamenlijk te ontwerpen. De bouwteamfase heeft als doel om eind 2026 binnen de richtprijs over te gaan tot gunning van het realisatiecontract. De concept uitvoeringsprijs uit de VO-fase ligt fors hoger dan de oorspronkelijke richtprijs met daarbij een grote bandbreedte. De hogere uitvoeringsprijs vergroot de spanning op het budget van Zuidasdok. Hierom wordt in de DO-fase nog meer nadruk gelegd op kostenbewust ontwerpen om eind 2026 te komen tot een voor beide partijen aanvaardbare uitvoeringsprijs. Daarnaast zit er veel druk op de ontwerpplanning om de mijlpaal van eind 2026 te halen. Al met al is dit een zeer actueel risico en daarom gestegen in de top-10.

Voor de beheersing van dit risico heeft Zuidasdok versterking toegevoegd aan de bouwteamdirectie en het team van kostenramers. Daarnaast is bij de start van het DO een duidelijke prijsambitie vastgesteld. Ook vinden er frequente boardoverleggen tussen Zuidasdok en opdrachtnemer op directieniveau plaats over de ontwerp- en prijsontwikkelingen.

Risico 4: Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders
Voor het uitvoeren van de projecten binnen Zuidasdok zijn er voldoende werkterreinen nodig. De beschikbaarheid van werkterreinen en het tijdig planologisch juridisch vergund krijgen blijft zeer kritisch. Dit speelt met name in het kerngebied waar gebouwd wordt terwijl dit drukke gebied volledig moet blijven functioneren. Een gebrek aan werkterreinen leidt tot een inefficiënter bouwproces als gevolg van o.a. omslachtigere faseringen en meer bouwtransport. Daarnaast heeft beperkte ruimte consequenties voor omgevingsveiligheid en hinderbeperking, wat resulteert in hogere kosten en langere doorlooptijden. De omgevingsmanagers blijven actief in gesprek met de gemeente Amsterdam en derden over het verkrijgen van werkterreinen. Het vorig jaar geschreven plan van aanpak om te komen tot de benodigde werkruimte wordt uitgevoerd.

Risico 5: Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie
Door grote krapte op de arbeidsmarkt wordt het voor zowel de programmaorganisatie Zuidasdok als de opdrachtnemers lastiger voldoende gekwalificeerde medewerkers te vinden en vast te houden. Zuidasdok is sterk afhankelijk van personeel met specifieke expertise en ervaring. Een gebrek aan voldoende gekwalificeerd personeel kan leiden tot vertraging in het werk. De krapte op de arbeidsmarkt zal, door stijgende personeelskosten, naar verwachting leiden tot hogere bouwkosten.

In de afgelopen periode is gebleken dat het vinden en vastleggen van nieuwe medewerkers beter verloopt en dat de bezetting op de projecten beter op orde is, zowel aan opdrachtgevers- als aan opdrachtnemerskant. Ook heeft het tijdig verlengen van lopende overeenkomsten meer de aandacht gekregen. Door deze beheersmaatregelen is dit risico is afgenomen.

Risico 6: Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op
De werkzaamheden van Zuidasdok zijn complex en vinden plaats in een dicht bebouwde omgeving. Er worden onder andere verschillen opgemerkt tussen de areaalgegevens en de daadwerkelijke situatie buiten wat kan zorgen voor tegenvallers in het uitwerken van de ontwerpen en bij de uitvoering van de werkzaamheden. Ook zijn de periodes van buitendienststellingen kort waardoor de mogelijkheid om eventuele tegenvallers op te vangen beperkt is. Dit risico blijft actueel voor Zuidasdok.

Dit risico wordt beheerst door zoveel mogelijk te streven naar robuuste en bewezen bouwmethoden. Verder wordt veel aandacht besteed aan het verkrijgen van de betrouwbare areaalgegevens, het behouden van technische kennis binnen de programmaorganisatie, het uitvoeren van toetsen en reviews op kritische aspecten van de projecten en een gedegen afstemming van de raakvlakken tussen projecten onderling.

Risico 7: Er zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote reizigers- en verkeershinder) ingepland te krijgen
Door de gelijktijdigheid van werkzaamheden van Zuidasdok en andere regionale projecten ontstaat er toenemende druk op het wegen- en spoornetwerk waardoor uitvoeringsperiodes en de benodigde buitendienststellingen en afsluitingen lastiger te krijgen zijn. We zien dat 2027 een piekjaar wordt met buitendienststellingen en wegafsluitingen van Zuidasdok en andere projecten in de regio. Voor nu zien we nog geen extra knelpunten maar mogelijk gaat dit

risico in de toekomst wel stijgen want hoe verder we zijn in de uitvoering hoe minder flexibel we zijn om tegenvallers op te vangen.

Er vindt, om dit risico te beheersen, veel coördinatie plaats tussen de projecten van Zuidasdok en met de betrokken omgevingspartijen. Er wordt proactief afgestemd met alle betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam (V&OR), GVB, ProRail en overige gemeenten waarbij constructief wordt meegedacht in de mogelijkheden de werkzaamheden op elkaar af te stemmen en de hinder te beperken.

Risico 8: Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder
De werkzaamheden van het programma Zuidasdok zijn complex, omvangrijk en van aanzienlijke duur. Er wordt gewerkt in een dicht bebouwde omgeving met beperkt beschikbare ruimte. Een bepaalde mate van hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden is dan ook onvermijdelijk. Zoals geluidshinder, trillingshinder, verminderde doorstroming en verslechterde bereikbaarheid. Dit kan grote impact hebben op de omgeving en de gebruikers van het gebied waardoor dit weerstand kan oproepen. OVT is buiten volop in realisatie waaronder een aantal buitendienststellingen met de nodige afsluitingen en hinder. Ook knooppunt De Nieuwe Meer is bezig met hun werkzaamheden. Tunnel en knooppunt Amstel volgen nog met de bouwwerkzaamheden met gevolgen voor hinder.

Dit risico wordt beheerst door hinder mee te wegen bij de keuze van uitvoeringsmethodes en de planning van werkzaamheden. Daarnaast wordt nagestreefd om werkzaamheden zo voorspelbaar mogelijk uit te voeren en belanghebbenden tijdig en juist te informeren over de mogelijke hinder.

Risico 9: Slagvaardigheid van besluitvorming sluit onvoldoende aan bij projectdynamiek
In de huidige fase van Zuidasdok krijgen de realisatiewerkzaamheden steeds meer de overhand, waarbij de verschillende opdrachtnemers steeds drukker zijn met ontwerp, voorbereiding en uitvoering. Ook de beheersing van interne en externe raakvlakken wordt steeds complexer en urgenter. Dit vereist slagvaardigheid bij het maken van voorziene en onvoorziene keuzes om het risico van vertragingen en inefficiëntie af te wenden. Besluitvaardigheid is bovendien ook een voorwaarde voor een effectieve en prettige samenwerking tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers. We zien dat het op dit punt soms knelt.

Als beheersing betrekt Zuidasdok de stakeholders proactief. Streven is om belangrijke keuzes tijdig te agenderen om daarmee de voortgang van de projecten zo min mogelijk te laten belemmeren.

Risico 10: Cumulatie van planningseffecten geeft druk op de haalbaarheid van de eindmijlpaal
De planning van de projecten en ook het programma als geheel is als gevolg van een aantal actualiteiten onder druk komen te staan. Als gevolg van het budgettekort zijn er wijzigingen doorgevoerd in de aanpak van de aanbesteding van knooppunt Amstel. OVT heeft vertraging opgelopen in de openstelling van de Brittenpassage. Daarnaast zitten er in het algemeen veel planningsafhankelijkheden tussen de projecten van Zuidasdok waardoor een verschuiving in een project impact kan hebben op het volgende project. Deze gebeurtenissen zorgen voor extra druk op de planning waardoor er steeds minder buffer in de totaal planning van Zuidasdok is.

5.5 Organisatie en kwaliteit

Zuidasdok maakt gebruik van de administratieve systemen van gemeente Amsterdam. Per 1 januari 2025 is door de gemeente een nieuw systeem (AFIS) in gebruik genomen. Het systeem leidt gedurende deze verslagperiode tot extra inzet met betrekking tot inkopen, inhuur en facturering. Zuidasdok heeft beheersmaatregelen genomen om deze processen goed te laten verlopen. De Auditdienst Rijk is meegenomen in de ontstane situatie, omdat deze ook consequenties kon hebben voor de financiële rapportages van Zuidasdok in het jaar 2025. Ontstane achterstanden zijn voor eind van de verslagperiode weggewerkt.

In deze verslagperiode zijn vanuit het kwaliteitsmanagementsysteem van Zuidasdok diverse audits, evaluaties en onderzoeken uitgevoerd. De focus lag op het in kaart te brengen van lessen voor het doorlopen van ontwerpfases en een evaluatie of de projectteams gesteld staan voor de volgende projectfase. Daarnaast is onderzocht of er verbeterpunten zitten in het wijzigingenproces inclusief de prijsvorming en is onderzocht of planningsmutaties beheerst en navolgbaar doorgevoerd worden. Tot slot is de jaarlijkse audit op de rechtmatigheid van betalingen uitgevoerd. De aanbevelingen uit deze audits zijn vertaald in een aantal aanscherpingen in de processen. Deze worden gemonitord middels het verbeterregister.

Verder is de kwaliteitsmanagement kalender voor de eerste helft van 2026 opgesteld, waarbij voor de tweede helft van 2026 een concept-programmering is gemaakt.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17)

bedragen in € x 1.000

			Bijdragen aan taakstellend budget					
Mutatie	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
BOK 9-7-2012	*baseline*	*2011*	*979.000*	*201000*	*130.000*	*75.000*		***1.385.000***
IBOI 2012 (18,9476%)	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421		26.242
IBOI 2013 (1,659078%)	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268		23.331
IBOI 2014 (1,21%)	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940		16.916
BOK 9-7-2014		*2014*	*1.025.936*	*210.680*	*136.244*	*78.629*		***1.451.489***
TEN-T planuitwerking	extra bijdrage	2013					2.500	2.500
VTW HTV5 Amstelveen	scopewijziging	2014			1.568			1.568
VTW overdracht VU/Boelelaan	scopewijziging	2014			-580			-580
VTW Brittenpassage	scopewijziging	2014					26.000	26.000
VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL	scopewijziging	2014						0
Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	40.304					40.304
Compensatie GF ivm BCF	BO afspraak	2014		-4.390				-4.390
Piet Kranenbergpad	scopewijziging	2014						0
Liften Brittenpassage	scopewijziging	2014						0
VTW bus- en tramhalte Strawinskylaan	scopewijziging	2014		2.850				2.850
VTW definitieve toegang SET-gebouw	scopewijziging	2014		600				600
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	scopewijziging	2014			9.225			9.225
VTW verbrede Minervapassage	scopewijziging	2014					33.400	33.400
VTW vervallen toerit S110	scopewijziging	2014						0
VTW aansluiting S108-Zuid	scopewijziging	2014						0
VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	scopewijziging	2014						0
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	*baseline*	*2014*	*1.066.240*	*209.740*	*146.456*	*78.629*	*61900*	***1.562.965***
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	scopewijziging	2014			94			94
VTW bovenwettelijke geluidsschermen	scopewijziging	2014						0
VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel ivm onderhoud en calamiteiten	scopewijziging	2014						0
VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	scopewijziging	2014						0
VTW Keerlus tram 4	scopewijziging	2014						0
VTW robuustheidsmaatregelen tram	scopewijziging	2014		235	4.465			4.700
VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109	scopewijziging	2014						0
IBOI 2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26	5.531
Totaal per 30-06-2015	*stand Q2-2015*	*2015*	*1.070.142*	*210.741*	*151.551*	*78.931*	*61926*	***1.573.290***
VTW configuratie metrosporen	scopewijziging	2015		171	3.249			3.420
VTW aansluiting ProRail beleidskader Outillage	scopewijziging	2015					712	712
Totaal per 30-09-2015	*stand Q3-2015*	*2015*	*1.070.142*	*210.912*	*154.800*	*78.931*	*62.638*	***1.577.423***
Teruggaaf BTW 2012-2013	ontvangst derden	2015					345	345
ABN Amro Fietsparkeergarage Mahlerplein	ontvangst derden	2015					90	90
Totaal per 31-12-2015	*stand Q4-2015*	*2015*	*1.070.142*	*210.912*	*154.800*	*78.931*	*63.073*	***1.577.858***
VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2015	3.750					3.750
VTW Voorinvestering daklaan	scopewijziging	2015		1.298				1.298
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	scopewijziging	2015		3.576				3.576
VTW Calamiteiten Opstelplaats	scopewijziging	2015	1.200					1.200
VTW Cap. tijdelijk gelijkrichterstation Mahler	TERUGGETROKKEN	2015						0
VTW geluidscherm en lay-out keersporen	scopewijziging	2015						0
VTW Fietsroute over de Amstel	nadere detaillering	2015		70	70			140
Totaal per 31-03-2016	*stand Q1-2016*	*2015*	*1.075.092*	*215.856*	*154.870*	*78.931*	*63.073*	***1.587.822***
VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	scopewijziging	2015		240	80			320
IBOI 2016	indexering	2016	1.715	370	271	151	314	2.821
IBOI 2016 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2016	137					137
Totaal per 30-06-2016	*stand Q2-2016*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
Totaal per 30-09-2016	*stand Q3-2016*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
VTW kruising S108 Noord en Zuid	scopewijziging	2016						0
~~VTW Daklaan~~ (teruggetrokken door Amsterdam op 10-5-2017)	TERUGGETROKKEN	2016		0				0
Totaal per 31-12-2016	*stand Q4-2016*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
~~VTW Waterberging stationsvoorzieningen~~	VERVALLEN/ON HOLD	2016		~~n.t.b.~~				0
VTW comm. voorzieningen OV-carré zuidzijde OVT incl. fundering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2017	n.t.b.				n.t.b.	0
Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	meerkosten	2017					n.t.b.	0
Herallocatie n.a.v. gunning realisatiecontract	technische mutatie							0
Totaal per 31-03-2017	*stand Q1-2017*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
IBOI 2017 (1,15%)	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	710	16.755
IBOI 2017 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2017					291	291
Totaal per 30-06-2017	*stand Q2-2017*	*2017*	*1.088.176*	*218.741*	*156.849*	*79.991*	*64.388*	***1.608.146***
Totaal per 30-09-2017	*stand Q3-2017*	*2017*	*1.088.176*	*218.741*	*156.849*	*79.991*	*64.388*	***1.608.146***
Totaal VTW's 33-34-36-37	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
Totaal per 31-12-2017	*stand Q4-2017*	*2017*	*1.088.176*	*218.741*	*164.449*	*79.991*	*71909*	***1.623.267***
IBOI 2018 (1,5257%)	indexering	2018	14.157	2.782	1.995	1.220	1.015	21.170
Totaal per 30-06-2018	*stand Q2-2018*	*2018*	*1.102.334*	*221.523*	*166.444*	*81212*	*72.924*	***1.644.437***
Totaal per 31-12-2018	*stand Q4-2018*	*2018*	*1.102.334*	*221.523*	*166.444*	*81212*	*72.924*	***1.644.437***
Totaal per 31-03-2019	*stand Q1-2019*	*2018*	*1.102.334*	*221.523*	*166.444*	*81212*	*72.924*	***1.644.437***
IBOI 2019 (2,02%)	indexering	2019	18.053	3.453	2.607	1.640	1.414	27.167
IBOI 2019 (verschil door CPI op ontvangst. NS)	indexering	2019					67	67
Totaal per 30-06-2019	*stand Q2-2019*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.405*	***1.671.671***
afrekening Waternet	ontvangst derden	2019					128	128
Totaal per 30-09-2019	*stand Q3-2019*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.533*	***1.671.799***
Totaal per 31-12-2019	*stand Q4-2019*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.533*	***1.671.799***
Totaal per 31-03-2020	*stand Q1-2020*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.533*	***1.671.799***
Werkhypotheses uitvoering:								0
- Dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn								0
- Metro stijgpunten 14 en 8								0
- Bouwfasering en layout metrosporen								0
- Bouwfasering treinsporen/OVT								0
IBOI 2020 (1,658%)	indexering		13.710	2.833	2.129	1.374	1.185	21.231
IBOI 2020 (verschil door CPI op ontvangst. NS)	indexering						431	431
Totaal per 30-06-2020	*stand Q2-2020*	*2020*	*1.134.097*	*227.810*	*171.180*	*84.226*	*76.149*	***1.693.462***
Totaal per 31-12-2020	*stand Q4-2020*	*2020*	*1.134.097*	*227.810*	*171.180*	*84.226*	*76.149*	***1.693.462***
Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17		2020		605				605
Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17		2020					122	122
indexering ontvangsten OVT		2020	1.081					1.081
Totaal per 31-03-2021	*stand Q1-2021*	*2020*	*1.135.178*	*228.415*	*171.180*	*84.226*	*76.271*	***1.695.270***

bedragen in € x 1.000			Bijdragen aan taakstellend budget					
Mutatie	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
IBOI 2021 (2,354%)	indexering	2021	20.316	3.964	2.989	1.322		28.591
IBOI 2021 (aanv. indexering ontvangsten)	indexering	2021		27			891	918
Overloopwissel ten oosten van RAI naar scope ZAD	scopewijziging	2021			4.450			4.450
OVCP	scopewijziging	2021			1.734			1.734
Totaal per 30-06-2021	*stand Q2-2021*	*2021*	*1.155.494*	*232.406*	*180.353*	*85.548*	*77.162*	***1.730.963***
Extra Corona budget OVT 1e tranche	extra bijdrage	2021	550					550
Correctie OVCP	scopewijziging	2021			-1.734			-1.734
Totaal per 30-09-2021	*stand Q3-2021*	*2021*	*1.156.044*	*232.406*	*178.619*	*85.548*	*77.162*	***1.729.779***
Tijdelijke maatregelen perrons OVT	scopewijziging	2021					149	149
No regret maatregelen	scopewijziging	2021			11.652			11.652
Totaal per 31-12-2021	*stand Q4-2021*	*2021*	*1.156.044*	*232.406*	*190.271*	*85.548*	*77.311*	***1.741.580***
Correctie aanloopkosten BLS 2012	adm wijziging	2021	-385					-385
Correctie IBOI 2021 (aanv. indexering ontvangsten)	indexering	2021	-891	-27				-918
Reparatie conversie Q2-21	adm wijziging	2021	-57					-57
Correctie conversie	adm wijziging	2020	26					26
Extra Corona budget OVT 2e tranche (correctie Q3-2021)	extra bijdrage	2021	400					400
Correctie stand Q4-2021 (-26k€Project Oud en +29k€KNA)	adm wijziging	2021	3					3
Totaal per 31-03-2022	*stand Q1-2022*	*2021*	*1.155.140*	*232.379*	*190.271*	*85.548*	*77.311*	***1.740.649***
IBOI	indexering	2022	40.665	8.606	7.320	1.484	3.776	61.851
Correctie IBOI 2022 (aanv. indexering bijdragen NS)	indexering	2022					696	696
ADM 0111 Correctie budget OVT i.o.m. BS	adm wijziging	2022	1.162					1.162
ADM 0105 - Herberekening kunstwerken	scopewijziging	2022	167					167
Totaal per 30-06-2022	*stand Q2-2022*	*2022*	*1.197.134*	*240.985*	*197.591*	*87.032*	*81.783*	***1.804.525***
								0
Totaal per 30-09-2022	*stand Q3-2022*	*2022*	*1.197.134*	*240.985*	*197.591*	*87.032*	*81.783*	***1.804.525***
ADM 128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasdok o.b.v. HI-2022	adm wijziging	2022	908.743	166.443	136.471			1.211.657
ADM 133 Verschuiving correctie Q1 van Art 17 naar Art 12	adm wijziging	2022	-29					-29
Totaal per 31-12-2022	*stand Q4-2022*	*2022*	*2.105.848*	*407.428*	*334.062*	*87.032*	*81.783*	***3.016.153***
								0
Totaal per 31-03-2023	*stand Q1-2023*	*2022*	*2.105.848*	*407.428*	*334.062*	*87.032*	*81.783*	***3.016.153***
SCW 0136 Vervanging Rozenoordbrug	scope wijziging	2022	25.221					25.221
ADM 0160 Aanvulling IBOI 2022	indexering	2022	14.675	2.596	2.159		7	19.437
ADM 0154 IBOI 2023	indexering	2023	85.630	15.813	13.150		3.800	118.393
ADM 0151 Aanpassing aanvullend budget AMS & VRA	adm wijziging	2022		-1.529	1.529			0
SCW 0138 Imapctanalyse Hellinghoek Fietspad Riekerweg	scopewijziging	2022		31				31
ADM 161 Bijstelling IBOI vs CPI op bijdrage NS (Derden)	indexering	2023					2.923	2.923
SCW 0137 Meerjarig Onderhoud Tunnel (7 jaar)	scopewijziging	2023	29.000					29.000
SCW 0102 Vast Onderhoud voor WNN	scopewijziging	2023	8.036					8.036
ADM 0162 Aanvullend budget KNM	adm wijziging	2022	52.000					52.000
Totaal per 30-06-2023	*stand Q2-2023*	*2023*	*2.320.410*	*424.340*	*350.900*	*87.032*	*88.513*	***3.271.194***
ADM_0164 Correctie IBOI 2023	adm wijziging	2023	-261	-180	-162		-5	-609
ADM_0165 Correctie IBOI aanvulling 2022	adm wijziging	2023	-600					-600
ADM_0166 Verschuiving IBOI TUN/PEAT/OVT	adm wijziging	2023						
ADM_0173 Afsluiting P.208	adm wijziging	2023						
ADM_0175 Correctie SCW 103 (zie 2022Q3)	adm wijziging	2023						
ADM_0169 Overheveling budget OVT3⇒OVT2 57,38mio tbv gunning OVT2	adm wijziging	2023						
Totaal per 30-09-2023	*stand Q3-2023*	*2023*	*2.319.548*	*424.160*	*350.737*	*87.032*	*88.507*	***3.269.984***
SCW_172 Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (WZG-0019)	scopewijziging	2023		765				765
SCW_0095 Impactanalyse vervangen Rozenoordbrug	scopewijziging	2023	250					250
SCW_0163 Impactanalyse stalen vallen Schinkelbruggen	scopewijziging	2023	158					158
ADM_0187 Overeenkomsten stationsvoorzieningen NS	adm wijziging	2023					-2.316	-2.316
Totaal per 31-12-2023	*stand Q4-2023*	*2023*	*2.319.955*	*424.924*	*350.737*	*87.032*	*86.191*	***3.268.839***
SCW_0185 Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM	scopewijziging	2023	122					122
ADM_0205 aanvullend budget OVT vanuit NZL i.v.m. gunning OVT2	adm wijziging	2023	87.000					87.000
SCW 0110 Engineering Tussendek Atrium	scopewijziging	2023						0
Totaal per 31-03-2024	*stand Q1-2024*	*2023*	*2.407.077*	*424.924*	*350.737*	*87.032*	*86.191*	***3.355.961***
ADM_0213 IBOI 2024	adm wijziging	2024	54.753	9.634	8.093		2.572	75.052
ScW_0190 Stalen vallen: Aanvulling berekeningen brug 9	scopewijziging	2024	60					60
ScW_0191 Stalen vallen berekeningen brug 1	scopewijziging	2024	94					94
SCW_0207 Onderhoud WKS enPolo Loc en Beheer Schadedossier (Pacer)	scopewijziging	2024	38					38
SCW_0135 Impactanalyse geluidschermen Schinkelkwartier	scopewijziging	2024		70				70
Totaal per 30-06-2024	*stand Q2-2024*	*2024*	*2.462.022*	*434.628*	*358.830*	*87.032*	*88.763*	***3.431.275***
Totaal per 30-09-2024	*stand Q3-2024*	*2024*	*2.462.022*	*434.628*	*358.830*	*87.032*	*88.763*	***3.431.275***
SCW_0192 Stalen vallen WNN	scopewijziging	2024	2.700					2.700
ADM_0217 Correctie IBOI 2024	adm wijziging	2024	282	-10	-122		-69	81
ADM_0217 Correctie IBOI 2024 vs. CPI	adm wijziging	2024					-697	-697
Totaal per 31-12-2024	*stand Q4-2024*	*2024*	*2.465.004*	*434.618*	*358.708*	*87.032*	*87.997*	***3.433.360***
SCW_0043 Impactanalyse Nieuwe A2 Entree Zuidelijke variant (Groot) (AMS)	scopewijziging	2024		255				255
SCW_0218 Verontdiepen bodem Schinkelbruggen fase 1 (AMS - art. 17)	scopewijziging	2024		111				111
SCW_0224 Extra werkzaamheden portalen	scopewijziging	2024	164					164
Totaal per 31-03-2025	*stand Q1-2025*	*2024*	*2.465.168*	*434.984*	*358.708*	*87.032*	*87.997*	***3.433.889***
ScW_0227 SGI Data netwerk NS	scopewijziging	2024					32	32
ScW_0238 Wijziging Bosch camera types	scopewijziging	2024					56	56
ScW_0260 Beheer schade volgsysteem en resterende schademeldingen	scopewijziging	2024	12					12
Totaal per 30-06-2025	*stand Q2-2025*	*2024*	*2.465.168*	*434.984*	*358.708*	*87.032*	*88.085*	***3.433.990***
ADM_0263 IBOI 2025	adm wijziging	2025	31.923	5.515	4.548		2.819	44.805
ScW_0235 Extra afsluiters sprinklers Brittenpassage (Derden Prorail art. 17)	scopewijziging	2025					18	18
ScW_0258 Fysieke maatregelen rijbaanTEA 1e fase en bouwverkeer BCNZ in zomer 2025 (Ams	scopewijziging	2025		45				45
ScW_0272 Schaduwonderzoek gebouw Zuidcirkel	scopewijziging	2025		7				7
Totaal per 30-09-2025	*stand Q3-2025*	*1905*	*2.497.091*	*440.544*	*363.256*	*87.032*	*90.922*	***3.478.865***
Totaal per 31-12-2025	*stand Q4-2025*	*1905*	*2.497.091*	*440.544*	*363.256*	*87.032*	*90.922*	***3.478.865***

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12)

bedragen in € x 1.000

Mutatie	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	SRA	PNH	Derden	Totaal
BOK 9-7-2012	*baseline*	*2011*	***320.378***					***320.378***
IBOI 2012 (18,9476%)	indexering	2012	6.070					6.070
IBOI 2013 (1,659078%)	indexering	2013	5.416					5.416
IBOI 2014 (1,21%)	indexering	2014	4.003					4.003
BOK 9-7-2014		*2014*	***335.867***	***0***	***0***	***0***	***0***	***335.867***
Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	-40.304					-40.304
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	*baseline*	*2014*	***295.563***	***0***	***0***	***0***	***0***	***295.563***
VTW optimalisatie vluchtstroken	scopewijziging	2014	0					0
IBOI 2015	indexering	2015	1.135					1.135
Totaal per 31-12-2015	*stand Q4-2015*	*2015*	***296.698***	***0***	***0***	***0***	***0***	***296.698***
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	scopewijziging	2015		567				567
VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen	scopewijziging	2015	0					0
Totaal per 31-03-2016	*stand Q1-2016*	*2015*	***296.698***	***567***	***0***	***0***	***0***	***297.265***
IBOI 2016	indexering	2016	566					566
Totaal per 30-06-2016	*stand Q2-2016*	*2016*	***297.264***	***567***	***0***	***0***	***0***	***297.831***
Totaal per 30-09-2016	*stand Q3-2016*	*2016*	***297.264***	***567***	***0***	***0***	***0***	***297.831***
Totaal per 31-12-2016	*stand Q4-2016*	*2016*	***297.264***	***567***	***0***	***0***	***0***	***297.831***
Totaal per 31-03-2017	*stand Q1-2017*	*2016*	***297.264***	***567***	***0***	***0***	***0***	***297.831***
IBOI 2017 (1,15%)	indexering	2017	3.394					3.394
Totaal per 30-06-2017	*stand Q2-2017*	*2017*	***300.658***	***567***	***0***	***0***	***0***	***301.225***
Totaal per 30-09-2017	*stand Q3-2017*	*2017*	***300.658***	***567***	***0***	***0***	***0***	***301.225***
Totaal per 31-12-2017	*stand Q4-2017*	*2017*	***300.658***	***567***	***0***	***0***	***0***	***301.225***
IBOI 2018 (1,5257%)	indexering	2018	4.224					4.224
Totaal per 30-6-2018	*stand Q2-2018*	*2018*	***304.882***	***567***	***0***	***0***	***0***	***305.449***
Totaal per 31-12-2018	*stand Q4-2018*	*2018*	***304.882***	***567***	***0***	***0***	***0***	***305.449***
Verkoop woonboot	ontvangst derden	2019					122	122
Totaal per 31-03-2019	*stand Q1-2019*	*2018*	***304.882***	***567***	***0***	***0***	***122***	***305.571***
IBOI 2019 (2,02%)	indexering	2019	5.431	28				5.459
Totaal per 30-06-2019	*stand Q2-2019*	*2019*	***310.313***	***595***	***0***	***0***	***122***	***311.030***
Totaal per 31-12-2019	*stand Q4-2019*	*2019*	***310.313***	***595***	***0***	***0***	***122***	***311.030***
IBOI 2020 (1,658%)	indexering	2020	4.439	10				4.449
Totaal per 30-06-2019	*stand Q2-2020*	*2020*	***314.752***	***605***	***0***	***0***	***122***	***315.479***
Totaal per 31-12-2020	*stand Q4-2020*	*2020*	***314.752***	***605***	***0***	***0***	***122***	***315.479***
Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17				-605				-605
Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17							-122	-122
besluitvorming inboeken financiële effecten AIRBIM			-1.081					-1.081
Totaal per 31-03-2021	*stand Q1-2021*	*2020*	***313.671***	***0***	***0***	***0***	***0***	***313.671***
IBOI 2021 (2,354%)			6.085					6.085
Totaal per 30-06-2021	*stand Q2-2021*	*2021*	***319.756***	***0***	***0***	***0***	***0***	***319.756***
Totaal per 31-12-2021	*stand Q4-2021*	*2021*	***319.756***	***0***	***0***	***0***	***0***	***319.756***
Correctie conversie Q1-2021			-28					-28
Totaal per 31-03-2022	*stand Q1-2022*	*2021*	***319.728***	***0***	***0***	***0***	***0***	***319.728***
IBOI 2022 (5,162%)	indexering		13.646					13.646
Totaal per 30-06-2022	*stand Q2-2022*	*2022*	***333.374***	***0***	***0***	***0***	***0***	***333.374***
SCW0104 Vervanging oplegging Overschiestraat	scopewijzging		3.757					3.757
Totaal per 30-09-2022	*stand Q3-2022*	*2022*	***337.131***	***0***	***0***	***0***	***0***	***337.131***
ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasdok o.b.v. H1-2022	adm. wijziging		256.802					256.802
ADM133 Verschuiving correctie Q1 van Art17 naar Art12	adm. wijziging		29					29
Totaal per 31-12-2022	*stand Q4-2022*	*2022*	***593.962***	***0***	***0***	***0***	***0***	***593.962***
Totaal per 31-03-2023	*stand Q1-2023*	*2022*	***593.962***	***0***	***0***	***0***	***0***	***593.962***
SCW0136 Vervanging Rozenoordbrug	scope wijziging	*2022*	124.779					124.779
ADM0160 IBOI 2022	indexering	*2022*	4.566					4.566
ADM0154 IBOI 2023	indexering	*2023*	27.813					27.813
SCW0102 Vast Onderhoud voor WNN	scope wijziging	*2023*	9.608					9.608
ADM0162 Aanvullend budget KNM	adm. wijziging	*2022*	47.000					47.000
Totaal per 30-06-2023	*stand Q2-2023*	*2023*	***807.728***	***0***	***0***	***0***	***0***	***807.728***
ADM_0164 Correctie IBOI 2023	adm. wijziging	*2023*	658					658
ADM_0165 Correctie IBOI aanvulling 2022	adm. wijziging	*2023*	-418					-418
ADM_0173 Afsluiting P.208	adm. wijziging	*2023*	0					0
Totaal per 30-09-2023	*stand Q3-2023*	*2023*	***807.968***	***0***	***0***	***0***	***0***	***807.968***
SCW_172 Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (WZG-0019)	scope wijziging	*2023*		*2.567*				2.567
SCW_0163 Impactanalyse stalen vallen Schinkelbruggen	scope wijziging	*2023*	942					942
Totaal per 31-12-2023	*stand Q4-2023*	*2023*	***808.910***	***2.567***	***0***	***0***	***0***	***811.478***
SCW0185 Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM	scopewijziging	*2023*	812					812
Totaal per 31-3-2024	*stand Q1-2024*	*2023*	***809.722***	***2.567***	***0***	***0***	***0***	***812.290***
ADM_0213 IBOI 2024	adm. wijziging	*2024*	21.487					21.487
ScW_0190 Stalen vallen: Aanvulling berekeningen brug 9	scopewijziging	*2024*	418					418
ScW_0191 Stalen vallen berekeningen brug 1	scopewijziging	*2024*	653					653
SCW_0207 Onderhoud WKS enPolo Loc en Beheer Schadedossier (Pa	scopewijziging	*2024*	263					263
Totaal per 30-6-2024	*stand Q2-2024*	*2024*	***832.543***	***2.567***	***0***	***0***	***0***	***835.111***
Totaal per 30-9-2024	*stand Q3-2024*	*2024*	***832.543***	***2.567***	***0***	***0***	***0***	***835.111***
SCW_0192 Stalen vallen WNN	scopewijziging	*2024*	19.800					19.800
ADM_0217 Correctie IBOI 2024	adm. wijziging	*2024*	1					1
SCW_0221 Verzamelwijziging WNN - Aanpassen VT diagrammen, Uit	scopewijziging	*2024*	226					226
Totaal per 31-12-2024	*stand Q2-2024*	*2024*	***852.570***	***2.567***	***0***	***0***	***0***	***855.138***
SCW_0224 Extra werkzaamheden portalen	scopewijziging	*2024*	1.318					1.318
SCW_0218 Verontdiepen bodem Schinkelbruggen Fase 1	scopewijziging	*2024*		960				960
Totaal per 31-03-2025	*stand Q1-2025*	*2024*	***853.888***	***3.528***	***0***	***0***	***0***	***857.415***
ScW_0260 Beheer schade volgsysteem en resterende schademelding	scopewijziging	2024	92					92
Totaal per 30-06-2025	*stand Q2-2025*	*2024*	***853.980***	***3.528***	***0***	***0***	***0***	***857.508***
ADM_0263 IBOI 2025	adm. wijziging	2025	12.647					12.647
ScW_0271 Budgetverhoging verbindingsweg t (A10 Oost richting A2	scopewijziging	2025	1.759					1.759
Totaal per 30-09-2025	*stand Q3-2025*	*2025*	***868.386***	***3.528***	***0***	***0***	***0***	***871.914***
Scw_0254 Nul-meting en Fit Testen Schinkelbruggen 92 Noord en 10	scopewijziging	2025	134					134
Scw_0259 Automatisch smeersysteem	scopewijziging	2025	1.279					1.279
Totaal per 30-12-2025	*stand Q4-2025*	*2025*	***869.799***	***3.528***	***0***	***0***	***0***	***873.327***

Financiering

Gemeente Amsterdam

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Noord-Holland

Vervoerregio Amsterdam

programma zuidasdok, bouwt aan bereikbaarheid

Zuidasdok is een samenwerking van Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ProRail

Gemeente Amsterdam