Gemeente Amsterdam

Voortgangsrapportage tweede halfjaar 2025

Aanpak Wegtunnels Amsterdam

Versie 1.0

Definitief

Inhoud

1 Managementsamenvatting 3

2 Voortgang 5
2.1 Bijdrage aan de stad 5
2.2 De voortgang van de projecten en effecten buiten 6
2.3 Tegenspraak 9

3 Programmabeheersing 11
3.1 Programmascope 11
3.2 Planning 11
3.3 Financiële stand van zaken 13
3.4 Risicomanagement 16

Bijlage 1. Afkortingen en definities 21

1 Managementsamenvatting

De rapportage over het tweede halfjaar 2025 van de Aanpak Wegtunnels Amsterdam geeft de gemeenteraad, het gemeentebestuur, de gemeentelijke directies en de strategische partners inzicht in de voortgang van de programmadoelstellingen en de projecten. Tevens is de rapportage een bron van informatie voor inwoners van Amsterdam en andere belangstellenden.

H1 2025	H2 2025		
		Scope	In het tweede halfjaar 2025 heeft decharge van de ambtelijk opdrachtgever van het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel plaatsgevonden. De scope van het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam is verder niet gewijzigd.
		Planning	Elk halfjaar worden probabilistische analyses uitgevoerd, die de mogelijke gevolgen van risico's op de planning en de mijlpalen inzichtelijk maken. Eind december 2025 zijn de volgende planningen actueel: • Vervangingsonderhoud IJ-tunnel: eerst mogelijke start uitvoering: 1 juli 2027; uiterste datum openstelling (na uitvoering): 1 november 2028. Er ontstaat in de voorbereiding wel druk op de eerste mijlpaal, maar vanwege ingeplande marge is er nog geen druk op de haalbaarheid van de openstellingsdatum na uitvoering. • Renovatie Arenatunnel: eerst mogelijke start uitvoering: 1 juni 2027; uiterste datum openstelling (na uitvoering): 1 april 2028. Er ontstaat in de voorbereiding wel druk op de eerste mijlpaal, maar vanwege ingeplande marge is er nog geen druk op de haalbaarheid van de openstellingsdatum na uitvoering. • Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam: uiterste datum ingebruikname nieuwe verkeerscentrale is in het tweede kwartaal 2025 bepaald op maart 2027; de haalbaarheid van deze datum is groot. Vorig halfjaar kleurde deze indicator oranje vanwege de noodzaak de planningsmijlpaal VCA aan te passen. Nu dit is gedaan, kan deze indicator groen worden.
		Financiën	De financiële prognose van de projecten sluit binnen de beschikbare middelen. Een overzicht van de bedragen (kredieten, prognoses, aangegane verplichtingen, betalingen) is opgenomen in de geheime bijlage, dit vanwege aanbestedingsgevoelige informatie.
		Risico's	• Om bediening, onderhoud en gebruik van de tunnels in de toekomst uniform, duurzaam en kostenefficiënt op onderhoudskosten te kunnen uitvoeren, is het nodig alle tunnels volgens de nieuwe standaard aan te pakken (waarmee tot nu toe alleen de Piet Heintunnel is uitgerust). Het risico dat deze uniformiteit niet bereikt wordt, daalt nu de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel in uitvoering gaan. Over enkele jaren volgen nog de renovatie van de Michiel de Ruijtertunnel en de Spaarndammertunnel.

H1 2025	H2 2025		
			• Voor de begrotingsjaren tot en met 2023 zijn aanvullende indexeringen beschikbaar gesteld ter compensatie van de werkelijke prijsstijgingen in het fysieke domein. Voor de drie projecten is de aanvullende compensatie van prijsstijgingen over de begrotingsjaren vanaf 2024 onzeker en daarom een risico voor de opgave van het programma. • Vanwege enkele opgetreden risico's is conform de geldende regels risicobudget vanuit het programma overgeheveld naar het project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam.
○ ○ ◎	○ ○ ◎	Kwaliteit en Organisatie	• Er is extra aandacht geweest voor veiligheid op de bouwplaats van de nieuwe verkeerscentrale, na de veiligheidsincidenten in het eerste halfjaar 2025. Er hebben zich geen nieuwe veiligheidsincidenten voorgedaan. • Naast de eerder gekoppelde Piet Heintunnel is nu ook de Michiel de Ruijtertunnel gekoppeld aan de nieuwe tunnelbediening. Dit is een grote stap; immers uniforme koppeling van alle tunnels is een van de hoofddoelstellingen van het programma AWA. De Spaarndammertunnel wordt in 2026 gekoppeld en de IJ-tunnel en de Arenatunnel volgen tijdens de projectuitvoering in 2027/2028. • Het principebesluit is genomen om het toekomstig beheer en onderhoud van de nieuwe verkeerscentrale bij het gemeentelijke Facilitair Bedrijf neer te leggen. Voor de voorbereiding en implementatie hiervan zal nog extra inspanning nodig zijn.

Definitie stoplichten:

◎ buiten de vastgestelde programmakaders, niet beheersbaar door programmateam, escalatie naar het bestuur

◎ buiten de vastgestelde programmakaders, beheersbaar door programmateam

◎ binnen de vastgestelde programmakaders

2 Voortgang

Dit hoofdstuk beschrijft de voortgang van de Aanpak Wegtunnels Amsterdam in het tweede halfjaar 2025. Paragraaf 2.1 relateert de voortgang aan de programmadoelstellingen. Paragraaf 2.2 beschrijft de voortgang van de projecten, inclusief de impact die de projecten hebben op de bereikbaarheid van de stad. En in paragraaf 2.3 staat centraal welke tegenspraak is georganiseerd om het resultaat van het programma te borgen.

2.1 Bijdrage aan de stad

De Aanpak Wegtunnels Amsterdam (AWA) zorgt ervoor dat de Amsterdamse wegtunnels en de Verkeerscentrale Amsterdam (VCA) klaar zijn voor de toekomst: veilig te gebruiken, eenvoudig te bedienen en gemakkelijk te onderhouden.

De programmatische aanpak kent twee hoofddoelstellingen:
1. Voldoe op zo kort mogelijke termijn met het gehele tunnelsysteem aan de wetgeving, zodat de veiligheid en beschikbaarheid aantoonbaar zijn geborgd; en
2. Creëer een robuuste basis, zodat doelmatig en uniform invulling kan worden gegeven aan het toekomstbestendig beheer van het integrale wegtunnelsysteem als strategische asset van de gemeente Amsterdam, zodat de veiligheid en beschikbaarheid daarvan ook in de toekomst aantoonbaar is geborgd.

Nadat eerder de projecten renovatie Piet Heintunnel en Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel waren afgerond, bestaat het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam eind december 2025 nog uit de drie onderstaande projecten:
- het project “Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam” (VCA);
- het project “Vervangingsonderhoud IJ-tunnel” (IJT);
- het project “Renovatie Arenatunnel” (AAT).

Onder andere door het uitvoeren van deze projecten wordt hier op de volgende manier aan gewerkt.

Overkoepelend
Onderhoudsprojecten van tunnels zijn complex, risicovol en veroorzaken grote effecten op de bereikbaarheid van Amsterdam. Een sterke relatie bestaat tussen dagelijks beheer en onderhoud en de vervangingsonderhouds(renovatie-)projecten. Vervangingsonderhoud kan veel efficiënter en sneller als het informatielandschap van de tunnels op orde is. Andersom geldt dat een succesvol project zorgt voor een goede basis voor veiligheid en beschikbaarheid in de beheerfase. Om die reden wordt ingezet op en gewerkt aan versterking van de TBO-organisatie, onder andere op het gebied van informatievoorziening, veiligheid, opdrachtgeverschap, programmeren en governance.

Veilig te gebruiken
De programmatische aanpak van de wegtunnels zorgt voor een veilige, uniforme uitrusting voor de tunnels binnen zijn scope en werkt aan veilige technieken, procedures en handelingsprocessen. In het testcentrum kunnen we nieuwe systemen en installaties als Proof of Concept uitproberen, voordat we ze implementeren in de tunnels en in de nieuwe verkeerscentrale. Ook kunnen we hier verkeersleiders opleiden, trainen en oefenen met behulp van de systemen in dit testcentrum.
In het tweede halfjaar 2025 is extra aandacht geweest voor veiligheid op de bouwplaats van de nieuwe verkeerscentrale, na de veiligheidsincidenten in het eerste halfjaar 2025. Er hebben zich geen nieuwe veiligheidsincidenten voorgedaan.

Eenvoudig te bedienen
Het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam uniformeert systemen en procedures, waardoor de complexiteit vermindert, de kans op menselijke fouten afneemt en de inzetbaarheid van tunnelverkeersleiders verbetert. Dankzij uniformiteit worden de wegtunnels eenvoudig te bedienen.
In het tweede halfjaar 2025 is naast de eerder gekoppelde Piet Heintunnel ook de Michiel de Ruijtertunnel gekoppeld aan de nieuwe tunnelbediening. Dit is een grote stap; immers uniforme koppeling van alle tunnels is een van de hoofddoelstellingen van het programma AWA. De Spaarndammertunnel wordt in 2026 gekoppeld en de IJ-tunnel en de Arenatunnel volgen tijdens de projectuitvoering in 2027/2028.
Vanwege een verhoging van het bediengemak is naar aanleiding van validatietesten besloten tot de aanschaf van grotere beeldschermen voor de nieuwe verkeerscentrale, zodat de verkeersleiders hun werk beter kunnen uitvoeren.

Makkelijk te onderhouden
Functioneel uniforme tunnels dragen bij aan eenvoudiger en daarmee efficiënter onderhoud. De tunnels geven straks real time informatie over de staat waarin installaties zich bevinden, zodat onderhoud adequaat kan worden gepland en uitgevoerd. De voorspelbaarheid van het onderhoud wordt vergroot. Dit maakt het beheer van tunnels efficiënter en heeft een positief effect op de beschikbaarheid van de tunnels zelf.
In het tweede halfjaar 2025 is het principebesluit genomen om het toekomstig beheer en onderhoud van het gebouw en de gebouwgebonden installaties (verwarming, koeling, lift, enz.) van de nieuwe verkeerscentrale bij het gemeentelijke Facilitair Bedrijf neer te leggen. Voor de voorbereiding en implementatie hiervan zal nog extra inspanning nodig zijn. Het onderhoud van de zogenaamde functionele systemen zoals computers, bediendesks, enz. die gerelateerd zijn aan de daadwerkelijk besturing, bediening en bewaking van tunnels zal in de toekomst door de tunnelbeheerorganisatie worden gedaan.

2.2 De voortgang van de projecten en effecten buiten

2.2.1 Voortgang projecten

Deze paragraaf geeft de voortgang weer op de projecten die onder het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam en onder de gemeentelijke Regeling Grote Projecten vallen.

Project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA)
Het project VCA omvat de realisatie van een nieuwe verkeerscentrale inclusief hard- en software voor het verkeersmanagement in de stad en de uniformering van de bedienmiddelen van de vijf gemeentelijke wegtunnels.
De scope wordt gerealiseerd in drie deelprojecten, te weten:

- de realisatie van de nieuwe huisvesting;
- het realiseren van de ICT-systemen t.b.v. de centrale en de uniforme bediening (functionele systemen);
- de benodigde aanpassingen aan twee van de gemeentelijke tunnels (MRT en SDT) zodat deze uniform kunnen worden bewaakt en bediend.

Daarnaast maakt de tijdelijke migratie van bedienmiddelen onderdeel uit van het project. Dit houdt in dat er extra maatregelen worden genomen die zorgen voor bediening van de IJ-tunnel en de Arenatunnel in de periode tussen de ingebruikname van de nieuwe verkeerscentrale en de start van de renovatie van deze twee tunnels. Deze werkzaamheden liggen samen met de realisatie van de nieuwe huisvesting nu op het kritieke pad.

De nieuwe huisvesting wordt conform planning gerealiseerd. Na de afronding van de bouwwerkzaamheden is begin december 2025 gestart met het in bedrijf stellen en testen van de gebouwgebonden installaties. Ook zijn vooropnamerondes gelopen om zo het aantal restpunten bij oplevering te minimaliseren. Tot slot is het opleverdossier in concept opgeleverd en wordt deze gereviewd. Alles met als doel het pand eind januari 2026 op te leveren, waarna gestart kan worden met de inhuizing.

De realisatie van de functionele systemen is verder geëngineerd en de voorbereiding voor de inhuizing (na oplevering van het gebouw) is gestart. De betrokkenheid van schaarse / specialistische kennis maakt dat de afronding van het ontwerp is vertraagd, maar zonder impact op het kritieke pad.

De Michiel de Ruijtertunnel is na een gedegen voorbereiding succesvol gekoppeld aan de bediening van de nieuwe verkeerscentrale. De koppeling van de Spaarndammertunnel is door enkele technische issues rondom testen en ontwerpen vertraagd (maar zonder impact op het kritieke pad) en wordt gepland om in het tweede kwartaal 2026 alsnog te worden gemigreerd.

Tot slot is in een plan van aanpak voor een ‘spoorboekje’ formeel vastgesteld. Inzichtelijk is gemaakt welke werkzaamheden buiten de projectscope vanuit TBO en lijnorganisatie(s) noodzakelijk zijn om daadwerkelijk de nieuwe VCA in gebruik te nemen. Per onderwerp is hierbij een trekker benoemd om zo de voortgang te borgen en bewaken.

Project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel
Het doel van het project is het uitvoeren van vervangingsonderhoud om te zorgen dat de IJ-tunnel blijft voldoen aan de eisen die gesteld worden op het gebied van tunnelveiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid.

De aanbestedingsfase van het project heeft na de zomer een vervolg gekregen met het voeren van dialooggesprekken met drie geselecteerde partijen. De dialoogfase is positief verlopen en drie

partijen zijn eind november uitgenodigd om een inschrijving te doen. Alle partijen hebben vlak voor de kerst hun inschrijving gedaan. Begin 2026 wordt de beoordeling van de inschrijvingen uitgevoerd en zal mogelijk opdracht worden gegeven. Ondertussen wordt het voorlopig ontwerp door het projectteam afgerond.

Ook is er vervolg gegeven aan de gesprekken met omgevingspartijen en stadsdelen.
Zo is er een bijeenkomst georganiseerd met gebiedsmakelaars en communicatieadviseurs van de stadsdelen die betrokken zijn bij de IJ-tunnel. In de aanpak staat uitvoeringscommunicatie en het op orde brengen van mobiliteitsalternatieven, bijv. inzet van een extra veerpont als alternatief voor korte ritten met de fiets centraal. Hierover vindt afstemming plaats met programma Veren en GVB.
Verder is de start van de algemene projectcommunicatie voorbereid die begin 2026 zal worden uitgerold.

Project Renovatie Arenatunnel
Het doel van het project is het uitvoeren van renovatiewerkzaamheden om ervoor te zorgen dat de Arenatunnel blijft voldoen aan de eisen die gesteld worden op het gebied van tunnelveiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid.

Het aanbestedingsdossier van het project is begin december 2025 gepubliceerd, waarna is gestart met de dialoogfase van de aanbesteding.

In het aanbestedingsdossier is een nieuwe geactualiseerde versie van het Definitief Ontwerp uit 2022 bijgevoegd.

De gesprekken met de omgeving zijn het afgelopen halfjaar doorgezet. Specifiek vinden er gesprekken plaats met Parkeren met betrekking tot de plaatsing van een dienstkoker in de parkeergarage in de ArenA (P1) en het gebruik van de brandmeldinstallatie. Samen met de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en Brandweer wordt de aanschaf van een blusrobot voor gebruik bij branden in de tunnel voorbereid.

2.2.2 Bereikbaarheid

IJ-tunnel
Proef venstertijden
In 2025 heeft Programma Logistiek een proef gehouden met het vervroegen van de venstertijden voor laden en lossen in het centrum van 7:00 naar 6:00 uur. De evaluatie van deze proef loopt nog. De verwachting is dat Programma Logistiek medio 2026 de informatie beschikbaar heeft waarmee het project IJT kan afwegen (in afstemming met o.a. de stadsdelen en binnen kaders wetgeving geluidshinder) of het vervroegen van de venstertijden kan worden toegepast tijdens de sluiting van de IJ-tunnel in 2027-2028.

Spoedzorgpartijen
Het project heeft in december 2025 nadere informatie over de bereikbaarheid en de projectaanpak verstrekt aan de spoedzorgpartijen (dit zijn de verleners van spoedzorg zoals verloskundigen en

psychiatrische spoedhulpverlening). Dit betreft de situatie dat doorgang door de IJ-tunnel tijdens de werkzaamheden in 2027-2028 alleen verleend kan worden aan hulpverleningsdiensten die een status hebben als voorrangsvoertuig (dit zijn voertuigen in de categorie openbare hulpdiensten die over optische en geluidssignalen beschikken en zelfstandig contact met de meldkamer kunnen opnemen) en dus niet aan de spoedzorgpartijen. In februari gaat het project opnieuw met hen in gesprek om de mogelijkheden en knelpunten verder te beschouwen en nog beter inzicht te krijgen in het spoedeisende belang en de werkwijzen en behoeften van deze partijen. Daarbij zal ook aandacht zijn voor maatregelen die vanuit de gemeente mogelijk zijn, zoals ontheffingen om tijdens de werkzaamheden van de lijnbusbaan gebruik te maken of afspraken om auto's van spoedzorgverleners op bepaalde locaties te kunnen parkeren. Anderzijds wordt ook aandacht gevraagd voor maatregelen die vanuit de zorgpartijen mogelijk zijn, zoals aandacht voor goede triage, afstemming met de openbare hulpdiensten en aandacht vragen voor het zo lokaal mogelijk kiezen van een verloskundigenpraktijk.

Informatiebijeenkomsten
Eind oktober heeft het project een bijeenkomst georganiseerd voor gebiedsmakelaars en communicatieadviseurs van de stadsdelen Noord, Centrum, Oost en West. Naast het geven van een toelichting op de werkzaamheden is ook informatie opgehaald over het benaderen van bewoners en zaken waar we rekening mee dienen te houden in de bereikbaarheid. Ook met portefeuillehouders van de stadsdelen Noord, Centrum en Oost heeft afstemming plaatsgevonden. Afgesproken is om in het voorjaar meerdere informatiebijeenkomsten voor bewoners te organiseren om de impact op de bereikbaarheid in m.n. Noord te bespreken.

Arenatunnel
Voor het project Arenatunnel worden gesprekken met stakeholders gevoerd, waaronder de evenementenlocaties en bedrijven in de directe omgeving. Het project heeft goede afstemming met Stadsregie over de projecten in de omgeving en wat mogelijk impact kan hebben op de bereikbaarheid in de periode van de renovatie.

Verkeerscentrale Amsterdam
Begin november was de Michiel de Ruijtertunnel een weekend lang dicht voor het doorvoeren en testen van software-aanpassingen in het kader van het kunnen koppelen van de tunnel aan de nieuwe VCA. In de nachten zouden de taxi's gebruik kunnen maken van het busplatform, echter vanwege overtredingen door taxichauffeurs is deze maatregel vroegtijdig gestopt.

2.3 Tegenspraak

Tegenspraak is het binnenhalen van een frisse, onafhankelijke blik van buiten. Het helpt bij het voorkomen van tunnelvisie en het opsporen van blinde vlekken. Het is een kritische en onafhankelijke reflectie van buitenaf, gericht op de balans tussen optimale scope en minimale kosten. De Regeling Grote Projecten (RGP), waaronder de tunnelprojecten vallen, verplicht tot het organiseren van tegenspraak.

Naast de reguliere interne tegenspraak (via strategisch adviseurs) vond afgelopen halfjaar de volgende externe tegenspraak plaats:

Adviesraad Wegtunnels
Naast de vergaderingen (die minimaal twee keer per jaar plaatsvinden) geven adviesraadleden een-op-een advies aan de projecten en aan de tunnelbeheerorganisatie.
In september 2025 vond de halfjaarlijkse vergadering plaats waarin de ambtelijk opdrachtgever kritisch is bevraagd op de voortgang in de projecten. Daarbij zijn adviezen gegeven over veiligheidsbewustzijn bij de uitvoering van de projecten (en bij de tunnelexploitatie).

Tenderboard Fysiek
De Tenderboard Fysiek is bij het project Renovatie Arenatunnel betrokken om mee te denken (zonder bindend advies te geven) over het omgaan van het verplaatsen van de dialoogfase. Het voornemen van het project was om voorafgaand aan de dialoogfase al in gesprek te gaan met de marktpartijen om na te denken en te praten over de uitdagingen van het project op de planning gezien de wensen van de markt. De Tenderboard Fysiek reageerde positief op dit plan. Inmiddels hebben de gesprekken met de markt plaatsgevonden en is de planning aangepast. De positieve respons uit de gesprekken en de beslissing om de planning aan te passen is teruggekoppeld aan de Tenderboard Fysiek.

3 Programmabeheersing

Het geactualiseerde programmaplan Aanpak Wegtunnels Amsterdam (versie 2.0) is vastgesteld door het College van B&W op 31 mei 2022. Op basis van dit plan en van een verzoek van de wethouder Verkeer wordt per halfjaar gerapporteerd over de voortgang van het programma.

3.1 Programmascope

In het tweede halfjaar 2025 heeft decharge van de ambtelijk opdrachtgever van het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel plaatsgevonden.
De scope van het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam is verder niet gewijzigd.

3.2 Planning

De planningsmijlpalen voor de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel zijn in het eerste halfjaar 2025 vastgelegd. Voor project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA) is in het tweede kwartaal 2025 de planningsmijlpaal ingebruikname verkeerscentrale bepaald op maart 2027 (berekend met een waarschijnlijkheidspercentage van 85%).

In onderstaande tabel zijn deze planningsmijlpalen (ook wel stuurmijlpalen genoemd) vermeld. Per mijlpaal is aangegeven wat de actuele (probabilistische) haalbaarheid is van deze mijlpaal. Het vermelde percentage geeft een beeld van de kans dat deze mijlpalen tijdig worden behaald. Onder de tabel volgt een toelichting.

		Stand Q4 2025			Stand Q2 2025			
Omschrijving	*Stuurmijlpaal*	*mijlpaal actueel*	*haalbaarheid stuurmijlpaal*	*P85*	*Stuurmijlpaal*	*mijlpaal actueel*	*haalbaarheid stuurmijlpaal*	*P85*
Verkeerscentrale Amsterdam								
Ingebruikname vernieuwde VCA	*24-3-2027*	*19-10-2026*	*95%*	*15-2-2027*	*24-3-2027*	*19-10-2026*	*85%*	*24-3-2027*
Vervangingsonderhoud IJ-Tunnel								
Uitvoeringsbesluit	*14-5-2025*	*Gereed*	*nvt*	nvt	*14-5-2025*	*Gereed*	*nvt*	nvt
Contractering	*23-2-2026*	*23-2-2026*	*71%*	13-3-2026	*23-2-2026*	*23-2-2026*	*85%*	30-3-2026
Start Tunnelsluiting	*1-7-2027*	*1-7-2027*	*19%*	4-10-2027	*1-7-2027*	*1-7-2027*	*37%*	27-9-2027
Openstelling Tunnel	*1-11-2028*	*11-8-2028*	*79%*	21-11-2028	*1-11-2028*	*11-8-2028*	*85%*	6-11-2028
Renovatie Amsterdam Arena Tunnel								
Uitvoeringsbesluit	*2-7-2025*	*Gereed*	*nvt*	nvt	*2-7-2025*	*2-7-2025*	99%	11-6-2025
Contractering	*25-5-2026*	*4-5-2026*	48%	8-6-2026	*25-5-2026*	*25-5-2026*	62%	13-7-2026
Start Tunnelsluiting	*1-6-2027*	*1-6-2027*	13%	13-9-2027	*1-6-2027*	*1-6-2027*	18%	14-9-2027
Openstelling Tunnel	*1-4-2028*	*31-1-2028*	64%	1-5-2028	*31-1-2028*	*31-1-2028*	80%	13-4-2028

Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA)

Op 30 september 2025 heeft het College van B&W de nieuwe planningsmijlpaal voor ingebruikname van de nieuwe verkeerscentrale bepaald op maart 2027 (berekend met een waarschijnlijkheidspercentage van 85%).

De haalbaarheid van de ingebruikname datum van de Verkeerscentrale is ten opzichte van de stuurmijlpaaldatum van 24-3-2027 toegenomen van 85% naar 95%. Deze stijging is met name toe te wijzen aan het feit dat er geen verdere vertraging meer is ontstaan op het gebouw en risico's zijn beheerst of niet zijn opgetreden. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat exogene planningsrisico's hierbij niet meegenomen zijn.

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel (IJT)

De haalbaarheid van de start tunnelsluiting is ten opzichte van vorige rapportage gedaald. Belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- minder speling tussen afronden van het Voorlopig Ontwerp en de start van de Mobilisatiefase;
- een verhoogd risico voor uitloop van de engineering in de DO-fase en risico's op latere leverantie van kritische materialen. Dit wordt mede ingegeven vanuit de dialooggesprekken met de aannemers die deelnemen aan de aanbesteding.

Overigens betekent dit niet direct dat de kans op vertraging toeneemt. Het is vooral zo dat de (veiligheids)marge afneemt. Een uitvoeringstijdvak van 16 maanden is gepland, terwijl de werkzaamheden naar verwachting 13 maanden zullen duren.

Renovatie Arenatunnel (AAT)

De beoogde gunningsdatum is ten opzichte van vorige rapportage drie weken versneld als gevolg van het inkorten van de dialoogfase met twee weken en de mededeling gunningsbeslissing met één week. Op de openstellingsdatum zien we een lichte stijging in het risicoprofiel. Dit heeft te maken met een verhoogd risico op de doorlooptijd van het uitvoeringsontwerp als het gevolg van het (mogelijk) ter discussie stellen van de uitgangspunten uit het definitief ontwerp. Het verhogen van dit risico is mede ingegeven vanuit de reeds gevoerde dialooggesprekken met de aannemers die deelnemen aan de aanbesteding.

3.3 Financiële stand van zaken

Aanpak Wegtunnels Amsterdam - Prognose Einde Werk

H2-2025	Huidige verslagperiode								Vorige periode	
STAVAZA 30-12-2025	Initiële	Gemeent.	Actueel	Verplicht	Betaald	Nog te	**PEW**	Saldo tov	PEW	PEW
Werken Derden (Exploitatie)	Raming	Begroting	Krediet / Expl.			verplichten	**H2-2025**	Raming *	H1-2025	Mutaties
Deelproject	1	2	3	4	5	6	7 = 4 + 6	8 = 1 - 7	9	10 = 7 - 9
Programma	40,8	38,6	38,6	32,4	32,4	6,9	**39,3**	1,5	**39,4**	-0,1
Risico voorzieningen + indexering *(AAT en IJT niet inbegrepen, zie geheime bijlage)*	91,2	11,5	11,5	1,0	1,0	8,3	**9,3**	81,9	**7,8**	1,5
Piet Heintunnel	89,9	122,5	122,5	122,8	122,2	0,0	**122,8**	-32,9	**122,8**	0,0
Michiel de Ruijtertunnel	14,6	17,1	17,1	16,8	16,7	0,0	**16,8**	-2,2	**16,8**	0,0
Arenatunnel (oud)	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	0,0	**7,9**	0,0	**7,9**	0,0
Verkeerscentrale	53,6	100,2	100,2	85,9	68,8	14,8	**100,7**	-47,1	**98,4**	2,3
IJ-tunnel + DG1 (uitwijkcentrale) Arenatunnel (renovatie)	zie geheime financiele bijlage									
Totaal TUNNELS	**297,9**	**297,9**	**297,9**	**266,8**	**249,0**	**30,0**	**296,8**	**1,1**	**293,1**	**3,7**

Alle bedragen excl. BTW ** - : overschrijding en + : onderschrijding*

Toelichting:

1. De eerste kolom (initiële raming) laat de oorspronkelijke SSK-ramingen zien (van de scope op het moment van de rapportage), waarbij de risicovoorzieningen van de projecten (deels) zijn gealloceerd op het niveau van het overkoepelende programma.
2. De aanwending van de risicovoorzieningen met betrekking tot de projecten vindt plaats op basis van neutrale kredietoverhevelingen naar de betreffende projecten. De besluitvorming hierover vindt plaats bij de voortgangsrapportages.
3. De voor indexering toegekende kredieten (die nog niet aan projecten zijn toegekend) worden opgenomen onder de tweede regel van de tabel, samen met de risicovoorzieningen.
4. De gegevens van de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel zijn opgenomen in de geheime financiële bijlage, vanwege informatie die gevoelig kan zijn rond de nog aan te besteden opdrachten.

Mutaties Prognoses Einde Werk (PEW)

In het afgelopen halfjaar is de prognose gestegen met € 3,7 miljoen maar is het resultaat gelijk gebleven ten opzichte van de vorige periode met € 1,1 miljoen.

- De prognose voor het Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Arenatunnel is opgenomen in de geheime financiële bijlage.
- De prognose voor de algemene risicoreservering is met € 0,3 miljoen gedaald en de indexering (prijsstijging) is gestegen met € 1,8 miljoen. Samen een stijging van € 1,5 miljoen.
- De prognose voor het project VCA is met € 2,3 miljoen gestegen en de prognose voor het Programma is gedaald met € 0,1 miljoen.

De volgende mutaties hebben plaatsgevonden ten opzichte van het eerste halfjaar 2025:

Programma AWA

De prognose einde werk (PEW) voor het overkoepelende programma is ten opzichte van het eerste halfjaar 2025 gedaald met € 0,1 miljoen door een toewijzing aan het project VCA vanwege hogere energiekosten op het testcentrum.

Indexering
In de begroting van 2025 was een bedrag van € 3,7 miljoen opgenomen voor de compensatie voor prijsstijgingen over 2024, terwijl de daadwerkelijke prijsstijgingen in totaal € 10,5 miljoen waren. Het verschil van € 6,8 miljoen zal aanvullend aangevraagd worden in de gemeentelijke begroting van 2026.
Voor het project verkeerscentrale Amsterdam is een bedrag van € 1,9 miljoen toegewezen voor de compensatie van prijsstijgingen over 2024 en hierdoor is de mutatie in de prognose € 1,7 miljoen.

Voor de projecten IJ-tunnel en Arenatunnel zullen de prijsstijgingen voor 2024 opgenomen worden in de prognoses. Het tijdelijk tekort op het initieel bedrag van € 3,7 miljoen zal opgevangen worden uit de risicoreservering van het AWA programma.

Risicoreservering programma AWA
De op programmaniveau gereserveerde risicoreservering voor de VCA is € 6,5 miljoen en vormt samen met het resterend indexeringsbudget van € 1,8 miljoen de waarde van € 8,3 miljoen. De in kolom 10 zichtbare mutatie van € 1,5 miljoen betreft een verlaging van de prognose voor de VCA met € 0,3 miljoen en het nog gereserveerde indexeringsbedrag van € 1,8 miljoen.

Verkeerscentrale Amsterdam
De prognose einde werk voor de VCA is gestegen met € 2,3 miljoen waarvan € 1,9 miljoen met betrekking tot de prijsstijging over 2024 en € 0,4 miljoen vanwege een aantal kleinere aanpassingen. De PEW past binnen de beschikbare budgettaire middelen.

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel
Zie geheime financiële bijlage.

Renovatie Arenatunnel
Zie geheime financiële bijlage.

Neutrale kredietwijzigingen
Bij de start van het programma is besloten een deel van de risicovoorzieningen van de projecten onder te brengen bij het overkoepelende programma. Op deze wijze worden deze voorzieningen op programmaniveau beheerst. Als de risicovoorzieningen op programmaniveau voor een project worden ingezet, wordt een neutrale kredietwijziging voor besluitvorming aan het college voorgelegd.
Op dit moment zijn risicovoorzieningen voor de projecten VCA, IJT en AAT gepositioneerd op het niveau van het overkoepelend programma.

Met betrekking tot het tweede halfjaar van 2025 wordt voorgesteld om de volgende kredietwijzigingen te formaliseren:
- Overheveling krediet voor de extra energiekosten van € 1oo.000 vanuit het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA.

- Een waarde van € 3.347.8321 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor de tijdelijke beheersmaatregelen voor de bediening van de IJ-tunnel en de Arenatunnel.
- Een waarde van € 612.595 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor aanpassingen in besturing in de Spaarndammertunnel.
- Een waarde van € 107.268 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor het onderwerp Emmasysteem vervangen voor "One pass for Adam" (betreft toegangspas). Een deel van de kosten is gefinancierd uit het exploitatiebudget tunnels.
- Een waarde van € 2.3781.290 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor versterking gevelconstructie, aanpassingen ten behoeve van raakvlak met functionele systemen, diverse engineeringsopgaven en tijdgebonden kosten vertraging door de genoemde maatregelen.
- Een waarde van € 607.955 wordt overgeheveld vanuit het project VCA naar de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam voor het onderwerp Scope Netwerk Metropool Amsterdam (NMA, dit is een eigen redundante netwerkverbinding voor de verkeerscentrale) voor de IJ-tunnel en de Arenatunnel. Deze werkzaamheden zullen niet meer door de VCA worden uitgevoerd maar op een later tijdstip worden toegevoegd aan de beide projecten.
- Een waarde van € 1.896.387 wordt overgeheveld vanuit de Indexeringsvoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor de prijsstijgingen over 2024.
- Een waarde van € 492.372 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor het onderwerp Noodbediening Michiel de Ruijtertunnel.

Deze verschuivingen zijn allemaal budgetneutraal. Het betreft uitsluitend een overheveling / verschuiving tussen de reeds beschikbaar gestelde kredieten voor het overkoepelende programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam en de kredieten voor het project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA).

Aanpak Wegtunnels Amsterdam - Neutrale kredietwijzigingen

Kredietwijzigingen H2-2025	Actuele Raming	Actuele Begroting	Vorig Krediet	Mutaties op Krediet	Actueel Krediet	Waarvan Risicovoorz
Programma	40,8	38,6	38,7	-0,1	38,6	0,0
Risicovoorziening + indexering	148,6	68,9	73,5	-4,6	68,9	9,7
Piet Heintunnel	89,9	122,5	122,5	0,0	122,5	0,0
Michiel de Ruijtertunnel	14,6	17,1	17,1	0,0	17,1	0,0
Arenatunnel (ontwerp)	7,9	7,9	7,9	0,0	7,9	0,0
Verkeerscentrale	53,6	100,2	91,9	8,3	100,2	0,0
Ijtunnel + DG1 (uitwijkcentrale) Arenatunnel (renovatie)	zie geheime financiele bijlage					
Totaal AWA TUNNELS	**355,3**	**355,3**	**351,6**	**3,7**	**355,3**	**9,7**

Toelichting op de kolom Mutaties op Krediet (bedragen in miljoenen)

Programma Aanpak Wegtunnels	
Toewijzing vanuit programma aan VCA	- 0,1
Risicovoorziening + indexering	
Krediettoewijzing voor prijsstijgingen 2024	+ 3,7
Index toegewezen aan VCA	- 1,9
Toewijzing van risicoreservering aan VCA	- 6,3
	- 4,6
Projecten	
Toewijzing krediet aan VCA vanuit programma	+ 0,1
Toewijzing krediet aan VCA vanuit Indexering	+ 1,9
Toewijzing krediet aan VCA vanuit Risico reservering	+ 6,3
	+ 8,3
Totaal mutaties op krediet	+ 3,7

3.4 Risicomanagement

3.4.1 Risico's op programmaniveau

De belangrijkste ontwikkelingen met betrekking tot de toprisico's (op programmaniveau) in het tweede halfjaar 2025 zijn:

Risico 1: De beoogde meerwaarde van de publieke businesscase van het programma AWA wordt niet blijvend gerealiseerd.	
De publieke maatschappelijke businesscase voor het programma AWA, die in 2021 is uitgevoerd, laat zien dat het financiële effect van de genomen maatregelen aan de tunnels positiever wordt naarmate het (toekomstig) vervangingsonderhoud van meer Amsterdamse wegtunnels op gelijke wijze wordt aangepakt (met uniforme en uitwisselbare bediening, toekomstvaste huisvesting, duurzaamheid en de toepassing van digitale vernieuwing). Ook zal er sprake zijn van besparingen (of minder toename) op onderhoudskosten, van minder verkeershinder, minder reistijdverlies en daardoor minder milieuschade. Door de uniforme uitrusting en bediening zullen in de toekomst kortere tunnelsluitingen nodig zijn, hetgeen de beschikbaarheid vergroot. Tot nu toe is alleen de Piet Heintunnel volgens de nieuwe standaard gerenoveerd. De nieuwe verkeerscentrale zal een basis vormen voor het uniformeren van ook de andere tunnels. Het risico bestaat dat de geformuleerde resultaten uit de businesscase niet worden gehaald doordat werkwijzen en producten die in dat kader zijn ontwikkeld, niet worden toegepast. Dit heeft een negatieve impact op de publieke businesscase van het programma AWA, maar ook op de meerwaarde die de uniforme tunnelprojecten hebben voor de hele stad.	
Oorzaken en beheersmaatregelen:	Wijziging t.o.v. H1-2025
Oorzaken: 1. Er is onvoldoende krediet/budget voor uitvoering van de projecten en toepassing van de uniforme tunnelstandaard.	Het risico wordt kleiner nu de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel in uitvoering gaan. Over enkele jaren

Risico 1: De beoogde meerwaarde van de publieke businesscase van het programma AWA wordt niet blijvend gerealiseerd.	
2. Er is onvoldoende personele capaciteit om invulling te geven aan het implementeren van de werkwijzen en projecten die vanuit programma AWA zijn ontwikkeld. *Beheersmaatregelen:* 1. Creëren van werkpakketten waardoor personeel zekerheid wordt geboden door continue stroom van projecten en waarbij gestuurd wordt op het behalen van de resultaten uit de businesscase. 2. Nieuwe projecten gaan in uitvoering (IJ-tunnel en Arenatunnel). Over enkele jaren worden ook de laatste twee tunnels (Michiel de Ruijtertunnel en Spaarndammertunnel) volgens deze systematiek gerenoveerd. 3. Opgedane kennis vastleggen en delen, zodat deze blijvend gebruikt kunnen worden voor instandhouding van de tunnels.	volgen nog de renovatie van de Michiel de Ruijtertunnel en de Spaarndammertunnel.

Risico 2: Er is onvoldoende risicobudget binnen het programma aanwezig.	
Overeenkomstig eerdere afspraken wordt een risicobudget op programmaniveau aangehouden, dat is bedoeld voor onvoorziene uitgaven aan het programma en de verschillende projecten daarbinnen. De recente prijsstijgingen in het fysieke domein vormen een bedreiging voor de volledige uitvoerbaarheid van het programma en haar projecten. Het vraagstuk van de hoogte van de indexatie ter compensatie van prijsstijgingen en de daadwerkelijke prijsstijgingen binnen het fysiek domein speelt binnen de gehele gemeente. Voor de begrotingsjaren tot en met 2023 zijn aanvullende kredieten beschikbaar gesteld ter compensatie van de werkelijke prijsstijgingen op basis van nacalculatie. Voor 2024 is slechts een deel van de prijsstijgingen gecompenseerd. Of aanvullende compensatie over de begrotingsjaren 2024 en verder zal plaatsvinden, is onzeker en daarom een risico voor de opgave.	
Oorzaken en beheersmaatregelen:	Wijziging t.o.v. H1-2025
Oorzaken: 1. In de contracten met de aannemers en andere opdrachtnemers zijn verschillende indexen van toepassing (CBS GWW 4213 Bruggen en tunnels, CBS CAO-lonen per uur, 24-30 33 Metalektro, CBS CPA M71.12 Ingenieurs en aanverwant). Ieder jaar wordt de compensatie aan de opdrachtnemers voor prijsstijgingen op grond van de specifieke indexen vastgesteld en kunnen (grote) verschillen ontstaan met de generieke indexering die jaarlijks vanuit de gemeente aan het programma wordt toegekend. 2. Kosten worden onvoldoende beheerst. *Beheersmaatregelen:* 1. Het programma brengt ieder halfjaar het effect van de kostenstijgingen in beeld. Effectieve beheersing door het programma op dit exogene risico is niet mogelijk. 2. Er wordt gestuurd op kostenbeheersing doordat de afzonderlijke projecten niet zelf de beschikking hebben over risicobudgetten, maar	Risico is ongewijzigd.

Risico 2: Er is onvoldoende risicobudget binnen het programma aanwezig.	
opgetreden risico's altijd met uitgebreide motivering moeten voorleggen aan de ambtelijk opdrachtgever. 3. De mogelijke tekorten worden integraal vanuit het programma beschouwd. 4. Een aanvullende compensatie van de werkelijke prijsstijgingen over het jaar 2024 en 2025 zal in het komende half jaar aangevraagd worden.	

3.4.2 Risico's op projectniveau

De belangrijkste projectrisico's zijn de volgende.

Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	De continuïteit van voldoende gekwalificeerd personeel kan niet worden geborgd.	1. Onvoldoende gekwalificeerd personeel beschikbaar bij contractaannemer en externe leveranciers. 2. Onvoldoende specialisten AWA beschikbaar.	1. Zo vroeg mogelijk capaciteit vastleggen en ook kennis vastleggen.
2.	Het project kan niet worden overdragen aan TBO.	1. Kwaliteit is onvoldoende aangetoond. 2. Eisen TBO en Facilitair bedrijf komen niet overeen. 3. Facilitair bedrijf laat aangehaakt.	1. Vroegtijdig in overleg met TBO en Facilitair bedrijf. 2. Facilitair bedrijf aanhaken bij het A&O-proces. 3. Installatieverantwoordelijkheid en onderhoudscontract (tijdelijk) afsluiten in opdracht van AOG (exogeen voor projectteam).
3.	Het niet kunnen voldoen aan het "Spoorboekje" heeft negatieve invloed op de uitvoering van het project met betrekking tot continuïteit, kwaliteit en voortgang van processen en producten tot oplevering en ingebruikname.	1. Partijen zijn onvoldoende in staat om de randvoorwaardelijke werkzaamheden uit te (laten) voeren.	1. Spoorboekje onder de aandacht blijven brengen bij TBO en V&OR.

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	De vervangingsopgave blijkt groter dan door TBO was voorzien.	1. Onvoldoende vastgelegd wat er precies moet gebeuren.	1. Besluiten tot uitstel / afstel indien niet kritische scope (scopemanagement). 2. Heldere verrekensystematiek toekomstige wijzigingen in contract opdrachtnemer opnemen.
2.	De impact op bereikbaarheid van de stad blijkt veel groter dan gedacht.	1. Gebiedsontwikkeling in Noord vindt gelijktijdig plaats met afsluiting IJT (meer bouwverkeer en plaatselijke afsluitingen). 2. Beperkte reis-alternatieven (veerpont en OV).	1. Inzet van (meer) tijdelijke reisalternatieven zoals extra veerpont mogelijk maken. 2. Brede communicatie over de te verwachten hinder. 3. Goede afstemming met Noord over de gebiedsontwikkeling.
3	Geen overeenstemming met de samenwerkings-partner over kosten tijdens de uitvoering.	1. Beheersing van de richtprijs staat onder druk vanwege mogelijk moeizame samenwerking en onduidelijk proces in Kost+-contract hoe om te gaan met over-eenkomen van richt-prijsaanpassingen.	1. In overleg met de samenwerkingspartner eventuele richtprijs-aanpassingen tijdig gezamenlijk beoordelen en vooraf procesafspraken maken hoe om te gaan met aanpassingen.

Renovatie Arenatunnel

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	Er is geen succesvolle aanbesteding van de Kost+ overeenkomst.	1. Geen aanbiedingen omdat randvoorwaarden niet acceptabel zijn en we hier in dialoogfase niet uitkomen. 2. Kort geding door niet gekozen marktpartijen wordt gegrond verklaard. 3. Level playing field niet geborgd binnen AWA.	1. Vroegtijdig in overleg met de markt. 2. Borgen level playing field.

		4. Geen inschrijvers vanwege drukte op de markt in combinatie met prioritering andere tenders (capaciteitsgebrek markt).	
2.	Aanvullende eisen van derden zijn uitvoeringsbeperkend voor het project.	1. Er zijn wijzigingen in de parkeergarage P1 ArenA die onvoldoende zijn gecommuniceerd en afgestemd met projectteam op maakbaarheid renovatiewerkzaamheden.	1. Regelmatige afstemming met Parkeren.
3.	Opdrachtgever komt niet tot besluitvorming over ontwerpissues, assetmanagement en onderhoudscontract, inrichten OTO, V&G-dossier, wijzigingen en T&A- en OTO werkplekken (POC versus VCA).	1. Tekort aan reviewcapaciteit TBO, mogelijk onduidelijkheid over de projectkaders vanuit TBO en het besluitvormingsproces duurt lang.	1. Regulier overleg op voortgang-/ inhoudelijke afstemming met A&O met TBO.

Bijlage 1. Afkortingen en definities

AAT	Amsterdam Arenatunnel
AV-MAP	Audio-Video Multi-Aanraak-Paneel
AWA	Aanpak Wegtunnels Amsterdam
3B	Besturing, Bediening en Bewaking
COB	Centrum Ondergronds Bouwen
KES	Klant Eis Specificatie
MRT	Michiel de Ruijtertunnel
NMA	Netwerk Metropool Amsterdam
OCD	Operational Concept Description
OD NZKG	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
OTL-STA	Object Type Library voor het standaard tunnelareaal Amsterdam
OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
POC	Proof of Concept (Testcentrum)
PHT	Piet Heintunnel
SDT	Spaarndammertunnel
SSK	Standaardsystematiek voor Kostenraming
T&A	Testen en Acceptatie
TBO	Tunnelbeheerorganisatie
UIE	Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur & Energie
UKVCA	Uniform Koppelvlak Verkeerscentrale Amsterdam
V&G	Veiligheid en Gezondheid
V&OR	Directie Verkeer en Openbare Ruimte
VCA	Verkeerscentrale Amsterdam
VTW	Verzoek tot Wijziging
VRI	Verkeersregelinstallatie
Warvw	Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels
IJT	IJ-tunnel