Gemeente Amsterdam

Voortgangsrapportage eerste halfjaar 2025

Aanpak Wegtunnels Amsterdam

Versie 1.0

Inhoud

1 Managementsamenvatting **3**

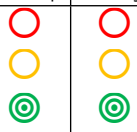
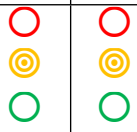
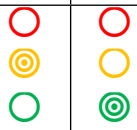
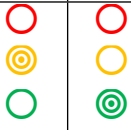
2 Voortgang **5**
2.1 Bijdrage aan de stad 5
2.2 De voortgang van de projecten en effecten buiten 6
2.3 Tegenspraak 9

3 Programmabeheersing **11**
3.1 Programmascope 11
3.2 Planning 11
3.3 Financiële stand van zaken 12
3.4 Risicomanagement 15

Bijlage 1. Afkortingen en definities **19**

1 Managementsamenvatting

De rapportage over het eerste 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.

H2 2024	H1 2025		
		**Scope**	In het eerste halfjaar 2025 is het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel formeel afgerond en in beheer en onderhoud overgedragen. Bestuurlijke decharge van het project en daarmee aanpassing van de scope van het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam volgt in het tweede halfjaar 2025.
		**Planning**	In het eerste halfjaar 2025 zijn voor elk van de drie tunnelprojecten nieuwe planningsmijlpalen bepaald: • Vervangingsonderhoud IJ-tunnel: bestuurlijk is de uiterste openstelling (na uitvoering) bepaald op november 2028. • Renovatie Arenatunnel: bestuurlijk is de uiterste openstelling (na uitvoering) bepaald op april 2028. • Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam: ambtelijk is de uiterste datum van ingebruikname van de nieuwbouw bepaald op maart 2027; deze datum wordt in het tweede halfjaar 2025 ter bestuurlijke besluitvorming voorgelegd aan het College van B&W (samen met het aanbieden van deze halfjaarrapportage over het 1e halfjaar 2025). Elk kwartaal worden probabilistische analyses uitgevoerd, die de mogelijke gevolgen van risico's op de planning en de mijlpalen inzichtelijk maken.
		**Financiën**	Met het toevoegen van uitvoeringskredieten voor de IJ-tunnel en de Arenatunnel zijn er voldoende financiële middelen beschikbaar voor de projecten in het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam. De financiële prognose van de projecten (inclusief de nieuwe Verkeerscentrale) sluit binnen de beschikbare middelen. Om die reden kleurt deze indicator groen. 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). Omdat afgelopen halfjaar uitvoerings- en kredietbesluiten zijn genomen om de IJ-tunnel en de Arenatunnel volgens de nieuwe standaard aan te pakken, is dit risico afgenomen en kleurt deze indicator groen. Omdat uitvoeringskredieten beschikbaar zijn gesteld voor deze laatstgenoemde tunnels, is ook een risicobudget voor deze tunnels op

H2 2024	H1 2025		
			programmaniveau beschikbaar. Dit budget wordt ingezet zodra risico's zich voordoen. Vanwege enkele opgetreden risico's is conform de geldende regels risicobudget vanuit het programma overgeheveld naar het project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam.
		**Kwaliteit en Organisatie**	Voor project Renovatie Arenatunnel vond in januari 2025 een tegenspraaksessie plaats, conform de regels van de Regeling Grote Projecten voorafgaand aan het bestuurlijke uitvoeringsbesluit. De Adviesraad Wegtunnels is uitgebreid met een financieel expert, om zo in de adviesraad meer tegenspraak te kunnen vragen op financiële onderwerpen. Naar aanleiding van enkele incidenten met letsel bij de nieuwbouw van de verkeerscentrale wordt een veiligheidsaudit uitgevoerd om mogelijke verbetermaatregelen te identificeren.

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 eerste 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.

Het programma bestaat eind juni 2025 nog uit de drie onderstaande projecten nu het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel formeel is afgerond (en eerder de renovatie Piet Heintunnel is afgerond):
- 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. Er ligt een sterke relatie tussen dagelijks beheer en onderhoud en de vervangingsonderhoudsprojecten. 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 informatiemanagement.

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.

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 eerste halfjaar 2025 zijn, nu de uitvoering van de nieuwe verkeerscentrale vordert, binnen de tunnelbeheerorganisatie concrete stappen gezet in de voorbereiding van het werken volgens hele nieuwe concepten en verbeterde ergonomie. Dit proces gaat door tot aan de ingebruikname van de nieuwe verkeerscentrale en daarna.

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 eerste halfjaar 2025 zijn de laatste werkzaamheden aan de software van de Michiel de Ruijtertunnel afgerond, waarmee het onderhoud weer een stukje beter uitvoerbaar is.

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 die zorgen voor bediening van de IJ-tunnel en de Arenatunnel in de periode tussen ingebruikname nieuwe verkeerscentrale en start renovatie van deze twee tunnels onderdeel uit vanhet project. Deze werkzaamheden liggen samen met de realisatie van de nieuwe huisvesting nu op het kritieke pad.

Alle deelprojecten bevinden zich in de realisatiefase en alle leverancierscontracten zijn gesloten. De ruwbouw van de huisvesting is afgerond en er wordt hard gewerkt aan de 'fijne' afbouw inclusief installaties. Op het raakvlak van de ICT-systemen met het gebouw dienden (met name in de technische ruimten en bedienruimte) een aantal aanpassingen te worden doorgevoerd aan het gebouw. Dit heeft tot vertraging geleid in de oplevering van het gebouw. Deze wijzigingen zijn inmiddels doorgevoerd en de planning is herijkt. De datum van ingebruikname schuift mede hierdoor negen maanden op, waardoor de huidige verkeerscentrale langer in gebruik moet blijven.

De aanpassingen ten behoeve van de bediening van de Michiel de Ruijtertunnel en de Spaarndammertunnel zijn ontworpen en worden op dit moment getest en voorbereid in het testcentrum. De daadwerkelijke migraties naar het nieuwe koppelvlak staan gepland voor het najaar van 2025. Deze herplanning van werkzaamheden was nodig door aanvullende scope en de behoefte om de testen eerst volledig in het testcentrum uit te voeren en zo het risicoprofiel in de daadwerkelijke productieomgeving te verlagen.

Het ontwerp van de ICT-systemen en de uniforme bediendesk is, op enkele specifieke onderdelen na, geheel afgerond. De desk is conform ontwerp geheel opgebouwd in het testcentrum en is gereed voor validatie.

Afstemming met het Vastgoedbedrijf en de Facilitaire Dienst is geïntensiveerd om het toekomstige onderhoud en beheer van het gebouw en de gebouwgebonden installaties in te regelen. Daarnaast vinden gesprekken plaats met Liander om de aansluiting voor de energievoorziening definitief vorm te geven.

Bij de werkzaamheden aan de nieuwbouw van de verkeerscentrale hebben zich in het eerste halfjaar enkele veiligheidsincidenten voorgedaan waarbij werknemers van de aannemer letsel hebben opgelopen, waarvoor behandeling in het ziekenhuis nodig is geweest. Deze incidenten zijn ook gemeld aan de arbeidsinspectie en er is een verbeterplan opgesteld om de veiligheid op de bouwplaats te bevorderen. Vanuit de gemeente als opdrachtgever worden de verbetermaatregelen nauwgezet gevolgd, is het inspectieregime aangescherpt en wordt een veiligheidsaudit uitgevoerd om mogelijke verbetermaatregelen te identificeren.

Project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel
De Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel bestonden uit bouwkundige en softwaretechnische werkzaamheden die bij de aanleg van de Michiel de Ruijtertunnel (2015) waren blijven liggen.
De bouwkundige werkzaamheden waren al enkele jaren geleden afgerond. Afgelopen halfjaar zijn ook de laatste restpunten van de softwaretechnische werkzaamheden (t.b.v. besturing, bediening, bewaking) afgehandeld. Overdracht aan de tunnelbeheerder vond eind juni 2025 plaats, waarmee het project formeel is afgerond. Via deze voortgangsrapportage zal aan het College van B&W worden gevraagd decharge te verlenen aan de ambtelijk opdrachtgever.

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.

Op 25 maart 2025 is door het College van B&W het Uitvoeringsbesluit voor het project genomen, waarna de gemeenteraad op 14 mei 2025 met het Kredietbesluit het bijbehorend uitvoeringskrediet beschikbaar heeft gesteld. Daarna is ook de aanbestedingsfase van het project gestart. De selectiefase is inmiddels afgerond. Met de drie geselecteerde partijen wordt na de zomer de dialoogfase opgestart. Er wordt ook vervolg gegeven aan de gesprekken met omgevingspartijen en stadsdelen.

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 College van B&W heeft op 20 mei 2025 het Uitvoeringsbesluit voor het project genomen, waarna de aanbestedingsfase is gestart. De gemeenteraad heeft met het Kredietbesluit op 9 juli 2025 het bijbehorend uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld.

Tot 1 juli 2025 konden marktpartijen zich inschrijven voor de selectiefase van de aanbesteding. Het aanbestedingsdossier wordt op dit moment gereed gemaakt. Er vinden gesprekken plaats met de omgeving, de impact van wijzigingen in de tunnel op het ontwerp wordt bepaald.

2.2.2 Bereikbaarheid

IJ-tunnel
In het kader van het uitvoeringsvenster en raakvlakprojecten vindt afstemming plaats met Stadsregie en project Transformatorweg over de impact van mogelijke, incidentele samenval.
Het projectteam trekt in de voorbereidingsfase op met adviseurs in stadsdeel Noord in het kader van het mobiliteitsplan en de Aanpak Noord. Deze samenwerking is gericht op het afstemmen van mogelijke maatregelen om het stadsdeel gezamenlijk (met het stadsdeel en andere projecten) ondanks de tunnelsluiting toch zo veel als mogelijk bereikbaar te houden.
Daarnaast is er afstemming met P+R-parkeren en Programma Veren over maatregelen vanwege capaciteitsgebrek. Ook met programma Logistiek wordt gezocht naar oplossingen, waaronder een proef met het verruimen van venstertijden in stadsdeel Centrum. Naar aanleiding van een raadsvraag heeft de wethouder aan de Raadscommissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water gemeld dat deze proef eraan komt. Najaar 2025 zal een evaluatie van deze proef plaatsvinden en kan worden besloten of het zinvol is een verruiming van de venstertijden ook ten tijde van de sluiting van de IJ-tunnel door te voeren (en hiervoor een verkeersbesluit aan te vragen bij het stadsdeel).

Arenatunnel
Voor de Arenatunnel is een uitvoeringsvenster overeengekomen met als voorwaarde dat de omleidingsroutes beschikbaar zijn en dat er geen raakvlakprojecten gelijktijdig plaatsvinden. Het project sluit ook aan bij de bredere bereikbaarheidsoverleggen in het gebied Zuidoost.
De bereikbaarheidsaanpak voor de Arenatunnel is vooral gericht op verkeer en bezoekersstromen tijdens evenementen. Dit vraagt om een nauwe samenwerking met het Operationeel Mobiliteitscentrum (OMC), de evenementenlocaties en ov-bedrijven.
Daarnaast is de beschikbaarheid van parkeergarage P1 tijdens evenementen van belang. Dit is een belangrijke voorwaarde in de fasering van de werkzaamheden.

Verkeerscentrale Amsterdam
Voor het deelproject Koppelen Tunnels is met Stadsregie een uitvoeringsperiode voor de Spaarndammertunnel overeengekomen. In oktober 2025 is de tunnel een week lang op doordeweekse dagen gesloten voor verkeer.
Voor de koppeling van de Michiel de Ruijtertunnel zal een aaneengesloten nacht en dag in november noodzakelijk zijn.

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 tunnelbeheerorganisatie.
In februari 2025 vond de halfjaarlijkse vergadering plaats waarin de ambtelijk opdrachtgever kritisch is bevraagd op de voortgang in de projecten. Daarbij zijn adviezen gegeven over de wijze waarop het veiligheidsbewustzijn binnen de organisatie kan worden vergroot.
Verder is de adviesraad dit halfjaar aangevuld met een financieel expert.

Tenderboard Fysiek
In het eerste halfjaar 2025 is de Tenderboard Fysiek geraadpleegd voor advisering op contractuele stukken van zowel het Vervangingsonderhoud IJ-tunnel als de Renovatie Arenatunnel.

Het inkoopplan voor het project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel was eind december 2024 al akkoord bevonden door Tenderboard Fysiek. De resterende aandachtspunten zijn samen met de selectieleidraad op 25 maart 2025 in een consultatie met de Tenderboard Fysiek besproken. Op basis hiervan zijn nadere keuzes in een addendum naar de Tenderboard gestuurd.

Het inkoopplan voor het project Renovatie Arenatunnel is op 18 februari 2025 behandeld. Hieruit is een oranje advies gekomen: het project mocht doorgaan met het proces maar moest op een later moment de selectieleidraad laten toetsen. Deze toets heeft op 15 april 2025 plaatsgevonden. Op de selectieleidraad is een groen licht gegeven.

Programma LetOp
In januari 2025 heeft een dwarskijksessie plaatsgevonden, georganiseerd door het gemeentelijk Programma LetOp, waarin externe deskundigen de concept bestuurlijke stukken voor het Uitvoerings- en kredietbesluit van de Arenatunnel kritisch zijn bekeken en bevraagd. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in de voordrachten die aan het gemeentebestuur zijn voorgelegd.

Op basis van het LetOp-rapport heeft de ambtelijk opdrachtgever besloten het projectteam Arenatunnel te faciliteren met een masterclass op het gebied van boxing en het voorkomen van domino-effecten. Beide onderdelen werden in de LetOp-rapportage genoemd als belangrijke aandachtspunten. Verwacht wordt dat deze aangereikte kennis bijdraagt aan de beheersing van de (financiële) risico's.

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 eerste halfjaar 2025 is het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel formeel afgerond en overgedragen aan de beheerorganisatie. Decharge van de ambtelijk opdrachtgever voor dit project volgt in het tweede kwartaal 2025 (samen met de bestuurlijke behandeling van deze voortgangsrapportage over het eerste kwartaal 2025).

3.2 Planning

Voor de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel zijn afgelopen halfjaar uitvoeringsbesluiten genomen door het college van B&W (op 25 maart respectievelijk 20 mei 2025). Hierbij zijn ook enkele planningsmijlpalen vastgelegd.

Voor project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA) gold nog een bestuurlijke planningsmijlpaal die door het College van B&W op 2 april 2024 is vastgesteld. Voorstel is nu deze mijlpaal aan te passen (zie verder hieronder bij VCA).

In onderstaande tabel zijn de planningsmijlpalen (ook wel stuurmijlpalen genoemd) opgenomen. 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 tabellen volgt een toelichting.

		Stand Q2 2025			Stand Q4 2024			
Omschrijving	*Stuurmijlpaal*	*mijlpaal actueel*	*haalbaarheid stuurmijlpaal*	*P85*	*Stuurmijlpaal*	*mijlpaal actueel*	*haalbaarheid stuurmijlpaal*	*P85*
Verkeerscentrale Amsterdam								
Ingebruikname vernieuwde VCA	*24-3-2027*	*19-10-2026*	*85%*	*24-3-2027*	*19-6-2026*	*21-4-2026*	*14%*	*3-12-2026*
Vervangingsonderhoud IJ-Tunnel								
Uitvoeringsbesluit	*14-5-2025*	*Gereed*	*nvt*	nvt	*6-11-2024*	*2-4-2025*	*0%*	7-5-2025
Contractering	*23-2-2026*	*23-2-2026*	*85%*	23-2-2026	*16-7-2025*	*15-1-2026*	*0%*	30-3-2026
Start Tunnelsluiting	*1-7-2027*	*1-7-2027*	*37%*	15-9-2027	*5-7-2027*	*12-7-2027*	*65%*	27-9-2027
Openstelling Tunnel	*1-11-2028*	*11-8-2028*	*85%*	6-11-2028	*7-8-2028*	*28-8-2028*	*60%*	6-11-2028
Renovatie Amsterdam Arena Tunnel								
Uitvoeringsbesluit	*2-7-2025*	*2-7-2025*	99%	2-7-2025	*12-12-2024*	*14-5-2025*	0%	11-6-2025
Contractering	*25-5-2026*	*25-5-2026*	62%	13-7-2026	*14-10-2025*	*23-3-2026*	0%	1-6-2026
Start Tunnelsluiting	*1-6-2027*	*1-6-2027*	18%	14-9-2027	*22-1-2027*	*1-6-2027*	0%	30-6-2027
Openstelling Tunnel	*1-4-2028*	*31-1-2028*	80%	13-4-2028	*19-8-2027*	*11-1-2028*	0%	10-2-2028

Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA)
In de voortgangsrapportage over het tweede kwartaal van 2024 is gemeld dat vertraging te verwachten was, als gevolg van aanpassingen in het ontwerp van de draagconstructie. De gevolgen hiervan zijn verder toegelicht in die voortgangsrapportage, waarin een vertraging van 13 weken werd gerapporteerd. Destijds is besloten om deze vertraging nog niet door te voeren in de stuurmijlpalen, maar in plaats daarvan een lagere haalbaarheid te rapporteren.
In de afgelopen zes maanden is er opnieuw een vertraging van 13 weken opgetreden, veroorzaakt door het raakvlak tussen het deelproject Huisvesting en het deelproject Functionele Systemen. Parallel aan de realisatie van de huisvesting zijn de Functionele Systemen meer in detail uitgewerkt en deze maakte een aanpassing van het reeds in uitvoering zijnde werk noodzakelijk.

Omdat nu duidelijk is dat de vastgestelde stuurmijlpaal van ingebruikname van de verkeerscentrale op 19 juni 2026 niet meer haalbaar is, en omdat de mogelijkheden om deze planning in te lopen zijn uitgeput, wordt na een uitgebreid onderzoek voorgesteld deze mijlpaal te wijzigen en te bepalen op 24 maart 2027. Deze nieuwe datum is bepaald met een waarschijnlijkheidspercentage van 85%, wat inhoudt dat de berekende kans dat de verkeerscentrale op deze datum uiterlijk gereed is voor ingebruikname, 85% is.

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel (IJT)
Op 25 maart 2025 heeft het College van B&W het uitvoeringsbesluit Vervangingsonderhoud IJ-tunnel genomen. Met deze vaststelling zijn ook de nieuwe stuurmijlpalen bepaald.

Renovatie Arenatunnel (AAT)
Op 20 mei 2025 heeft het College van B&W het uitvoeringsbesluit Renovatie Arenatunnel genomen. Met deze vaststelling zijn ook de nieuwe stuurmijlpalen bepaald.

3.3 Financiële stand van zaken

Aanpak Wegtunnels Amsterdam - Prognose Einde Werk

H1-2025	Huidige verslagperiode								Vorige periode	
STAVAZA 09-07-2025 prijspeil 01-01-2024	Initiële Raming	Gemeent. Begroting	Actueel Krediet / Expl.	Verplicht	Betaald	Nog te verplichten	PEW H1-2025	Saldo tov Raming *	PEW H2-2024	PEW Mutaties
Deelproject	1	2	3	4	5	6	7 = 4 + 6	8 = 1 - 7	9	10 = 7 - 9
Programma	40,8	38,7	38,7	31,9	31,7	7,6	**39,4**	1,4	**36,8**	2,6
Risico voorzieningen + indexering *(AAT en IJT niet inbegrepen, zie geheime bijlage)*	87,5	16,1	16,1	1,0	1,0	6,8	**7,8**	79,7	**15,1**	-7,3
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	91,9	91,9	79,6	53,6	18,8	**98,4**	-44,9	**92,6**	5,8
IJ-tunnel + DG1 (uitwijkcentrale) Arenatunnel (renovatie)	zie geheime financiële bijlage									
Totaal TUNNELS	**294,2**	**294,2**	**294,2**	**259,8**	**233,2**	**33,2**	**293,1**	**1,1**	**292,0**	**1,1**

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 ongewijzigd gebleven en ook is het resultaat gelijk gebleven ten opzichte van het vorig resultaat van € 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 € 7,3 miljoen gedaald. De prognose voor het project VCA is met € 5,8 miljoen gestegen en de prognose voor het Programma is gestegen met € 2,6 miljoen door de toevoeging van de ambtelijke opdrachtgevers kosten voor de IJ-tunnel en de Arenatunnel (voor gedetailleerde informatie zie geheime bijlage).

De volgende mutaties hebben plaatsgevonden ten opzichte van het tweede halfjaar 2024:

Programma AWA
De prognose einde werk (PEW) voor het overkoepelende programma is ten opzichte van het tweede halfjaar 2024 met € 2,6 miljoen gestegen. Dit hangt samen met de krediettoewijzing vanuit de IJ-tunnel en Arenatunnel voor opdrachtgeverschap (voor gedetailleerde informatie zie geheime bijlage).

Risicovoorziening programma AWA (excl. projecten IJ-tunnel en Arenatunnel)
De totale prognose op de kosten van de risicovoorziening op het programma (excl. die voor de projecten IJ-tunnel en Arenatunnel) zijn per saldo verlaagd met € 7,3 miljoen. Dit hangt samen met de volgende onderwerpen:

- De overheveling van resterend indexeringskrediet voor prijsstijgingen uit 2023 naar het krediet van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam verlaagt de prognose met € 1,5 miljoen.
- Een aantal onderwerpen is inmiddels opgenomen in de prognose van het project VCA waaronder de voorziening VCA Tijdelijke Beheersmaatregelen IJT en AAT voor € 4,0 miljoen. Er is een toewijzing van een eerder opgenomen voorziening (t.w.v. € 162.736) voor Upgraden sleutelsysteem van € 112.736, toegekend aan het project Verkeerscentrale Amsterdam, plus een aanvullende bijdrage vanuit de tunnelexploitatie voor € 50.000. In totaal reduceert dit de prognose met € 5,2 miljoen.
- Voor een viertal onderwerpen is een voorziening opgenomen voor € 1,0 miljoen en één onderwerp, "verbetering leesbaarheid cameranummers", is vervallen (€ 0,2 miljoen). Tevens is de voorziening voor het ontwikkelspoor verkeersmanagement opnieuw bijgesteld en verhoogt dit de prognose met € 710.000. Gezamenlijk betekent dit een verhoging van de prognose met € 1,5 miljoen.

- Het risicodossier is bijgewerkt en het benoemde en onbenoemde risico is bijgesteld en dit verlaagt de prognose met € 2 miljoen. Daarnaast is de prognose algemene reserve naar beneden bijgesteld met € 100.000.

Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel
Er zijn geen aanpassingen in de prognose einde werk.
Omdat het project gereed is, zal decharge worden gevraagd en zullen komende maanden de laatste financiële zaken worden afgewikkeld.

Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam
De prognose einde werk voor de Verkeerscentrale is gestegen met € 5,8 miljoen. Dit betreft:
- Een vijftal onderwerpen, waaronder VCA Tijdelijke Beheersmaatregelen IJT en AAT, die voorheen voorzien waren in de VCA - risicoprognose; deze zijn bijgewerkt (aangescherpt) en in de projectprognose opgenomen voor een totaalbedrag van € 4 miljoen.
- De projectprognose is bijgewerkt naar aanleiding van met name contractering aanpassing SDT en MRT en dit heeft geresulteerd in een verhoging van de prognose einde werk met € 1,1 miljoen.
- De kosten voor de huisvesting voor de nieuwe Verkeerscentrale Amsterdam zijn met € 0,6 miljoen gestegen. In december waren deze kosten in de project prognose opgenomen voor € 1,5 miljoen en inmiddels is de aanvullende opdracht toegekend (VTW) aan het project VCA met een waarde van € 2,1 miljoen.
- Er is een aanvullende opdracht (VTW Upgraden sleutelsysteem) toegekend aan het project VCA met een waarde van € 112.736.

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.
In mei en juli 2025 zijn uitvoeringskredieten voor de projecten Vervangingsonderhoud respectievelijk Renovatie Arenatunnel beschikbaar gesteld door de gemeenteraad. Daarmee zijn op dit moment risicovoorzieningen voor de projecten PHT, MRT, VCA, IJT en AAT gepositioneerd op het niveau van het overkoepelend programma.

Met betrekking tot het eerste halfjaar van 2025 wordt voorgesteld om de volgende kredietwijzigingen te formaliseren:

- Overheveling van resterend indexeringskrediet voor prijsstijgingen uit 2023 met een waarde van € 1.511.641 naar het krediet van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam.
- Een waarde van € 2.103.181 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor het onderwerp Vertraging Huisvesting.
- Een waarde van € 2.002.000 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor het onderwerp Managementopgave Engineering.
- Een waarde van € 112.736 wordt overgeheveld vanuit de risicovoorziening van het overkoepelend programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam naar het project VCA voor het onderwerp Upgraden sleutelsysteem.

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.

3.4 Risicomanagement

3.4.1 Risico's op programmaniveau

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

Risico 1: De beoogde meerwaarde van de publieke businesscase van het programma AWA wordt niet blijvend gerealiseerd.	
De publieke 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 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 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. H2-2024**
Oorzaken: 1. Er is onvoldoende personele capaciteit om invulling te geven aan de ontwikkeling van de beheeropgave en het implementeren van de werkwijzen en projecten die vanuit programma AWA zijn ontwikkeld.	De genomen uitvoeringsbesluiten voor de IJ-tunnel en de Arenatunnel zorgen voor verkleining van dit risico. Immers, door deze tunnels ook conform de nieuwe standaard te

Risico 1: De beoogde meerwaarde van de publieke businesscase van het programma AWA wordt niet blijvend gerealiseerd.	
Beheersmaatregelen: 1. Creëren van werkpakketten waardoor personeel zekerheid wordt geboden door continue stroom van projecten. 2. Nieuwe projecten worden voorbereid en 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.	renoveren, wordt een volgende stap gezet in de uniformering van bediening, besturing en onderhoud van het Amsterdamse tunnelareaal.

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. **Of deze compensatie ook over de begrotingsjaren 2024 – 2025 zal plaatsvinden is onzeker en daarom een risico voor de opgave.**	
Oorzaken en beheersmaatregelen:	**Wijziging t.o.v. H2-2024**
Oorzaken: 1. In de contracten met de aannemers en andere opdrachtnemers zijn verschillende indexeringen 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 indexeringen vastgesteld en kunnen (grote) verschillen ontstaan met de generieke indexering die jaarlijks vanuit de gemeente aan het programma wordt toegekend. *Beheersmaatregelen:* 1. Het programma brengt ieder halfjaar het effect van de indexeringen in beeld. Effectieve beheersing door het programma op dit exogene risico is niet mogelijk. 2. De mogelijke tekorten worden integraal vanuit het programma beschouwd. 3. Een compensatie van de werkelijke prijsstijgingen over het jaar 2024 zal in het komende half jaar aangevraagd worden.	Risico is ongewijzigd.

Daarnaast is de mogelijke reorganisatie van de Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie een risico, omdat hierdoor de afdeling Tunnelprojecten mogelijk anders wordt gepositioneerd binnen de gemeente Amsterdam, wat discontinuïteit voor de projecten kan opleveren.

3.4.2 Risico's op projectniveau

De belangrijkste projectrisico's zijn de volgende.

Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	Continuïteit van voldoende gekwalificeerd personeel.	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.	Project kan niet worden overgedragen.	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.	Testen kunnen niet integraal plaatsvinden.	1. Systeem kan pas op 1 plek live staan. 2. Vragen vanuit andere projecten MRT en SDT.	1. Opstarten van een integratie-overleg.

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	De vervangingsopgave blijkt groter dan in opdracht gegeven.	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.	Voorlopig ontwerp vertraagt door niet tijdige opdrachtverlening aan externe leverancier.	1. Externe leverancier heeft onvoldoende capaciteit om opdracht aan te gaan.	1. Ervoor zorgen dat risicovolle tunneltechnische onderdelen wel voor augustus 2025 ontworpen zijn t.b.v. de aanbesteding (maatregel uitgevoerd). 2. Verder in gesprek met externe leverancier over opdrachten (maatregel uitgevoerd).

			3. Escalatie via Raamovereenkomst naar directie van de leverancier.

Renovatie Arenatunnel

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	Aanbesteding mislukt.	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. Aantrekkelijke contractvorm kiezen.
2.	Het lukt niet om voldoende personeel te vinden om invulling te geven aan het project.	1. Tekort aan (vooral technische) capaciteit. 2. Problemen met contractaannemer, contractmanagement en daardoor capaciteitsproblemen.	1. Vroegtijdig inschatten van benodigd personeel. 2. Opstellen van capaciteitsplanning voor het project.
3.	Aanbestedingsdossier niet tijdig gereed.	1. Veel werken met oude documenten. 2. Dossier niet integraal / consistent.	1. Grondige check uitvoeren op dossier.

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
PHT	Piet Heintunnel
SDT	Spaarndammertunnel
SSK	Standaardsystematiek voor Kostenraming
TBO	Tunnelbeheerorganisatie
UIE	Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur & Energie
UKVCA	Uniform Koppelvlak Verkeerscentrale Amsterdam
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