

Bijlage 1: Vragen en beantwoording

- A. Commissie VVI op 3 september 2008 over incident 19 juni
- B. SP op 11 september 2008
- C. Commissie VVI op 12 september 2008
- D. GroenLinks op 19 september 2008

A. Commissie VVI op 3 september 2008

1. Wat zijn de extra kosten voor de Noord/Zuidlijn als gevolg van het lekkage-incident op 19 juni en hoe is/wordt dit gedekt?
Het incident aan de Vijzelgracht brengt diverse kostensoorten met zich mee, waaronder de kosten van schade aan de omgeving, schade binnen de bouwhekken en verdragingskosten. Al deze kosten zullen voor het einde van het jaar in beeld worden gebracht.
2. Wordt de planning van het contract VZG door het incident op 19 juni beïnvloed en heeft het invloed op de integrale noord/zuidlijn-planning?
De stand van de planning naar aanleiding van het eerste incident is als volgt: De uitloop van het ontgraven van station Vijzelgracht bedroeg ca. 11 weken (19 juni tot 9 september). Het ontgraven van het station Vijzelgracht ligt op het kritieke pad van de NoordZuidLijn-planning, dat wil zeggen dat iedere uitloop direct invloed heeft op de opleverdatum van de lijn. Voordat het tweede incident plaatsvond, leek de achterstand in de planning als gevolg van het eerste incident ingelopen te kunnen worden.
Afhankelijk van de oorzaak van het laatste incident en de gevolgen daarvan voor het werken in de toekomst, kan bepaald worden wat de gevolgen zijn voor de totale planning. Zodra dit bekend is, wordt u daarover geïnformeerd.
3. Hoe kan het zijn dat er uit het funderingsonderzoek niet is gebleken dat de staat van de fundering slecht was, maar dat er toch een verzakking heeft plaatsgevonden?
De zettingen zijn een gevolg van water- en zandtransport door het lek in de diepwand. De fundering van de panden/woningen langs de Noord/Zuidlijn zijn in het verleden onderzocht en geclassificeerd in opdracht van het Schadebureau. Slechte funderingen (en een aantal funderingen waar twijfel over was, die vervolgens mede op verzoek van de eigenaar als slecht zijn beoordeeld), zijn met behulp van de financiële bijdrageregeling hersteld. Ook de funderingen van de panden Vijzelgracht 20 en 22 zijn hiermee in het verleden hersteld. Bij Vijzelgracht 24 en 26 was dat volgens het onderzoek niet nodig.
Doel van het funderingsherstel was om de funderingen in een conditie te brengen zodat ze de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in het kader van de aanleg van de stations en het boren van de tunnels kunnen doorstaan. Tegen een incident van deze orde is echter geen fundering bestand.

B. SP op 11 september 2008

1. Oorspronkelijk is gemeld dat de werkzaamheden door een monitoringsysteem in de gaten zouden worden gehouden en dat verzakkingen al vóór ze zouden plaatsvinden, zouden worden ontdekt, waardoor in een zeer vroeg stadium kon worden ingegrepen. Bij de verzakkingen in juni van dit jaar, bleek dat het systeem slechts eens per vier uur werd afgelezen. Nu wordt het systeem eens per twee uur afgelezen, en in de beantwoording van vragen van de SP, gesteld op 24 juni 2008 en beantwoord op 2 september 2008 (Gemeentebld afd. 1, nr. 436) liet het college al weten dat vaker aflezen niet mogelijk is. Toch blijkt ook dit onvoldoende. Wat zijn nu nog uw mogelijkheden om verzakkingen eerder te constateren?
2. Wat is nu het oordeel van het college over het monitoringsysteem?
De omgeving van de bouwput wordt zowel met het monitoringsysteem als met peilbuizen in de gaten gehouden en gecontroleerd. Naar aanleiding van de lekkage op 19 juni 2008 is het aflezen van het monitoringsysteem geïntensiveerd van om de vier naar elke twee uur. Dat is de maximale frequentie. De peilbuizen worden elk uur afgelezen. De systemen worden dag en nacht afgelezen.

Het monitoringsysteem is geschikt om bij langzame veranderingen in de bodem een alarm af te geven en om achteraf te kunnen constateren wat er gebeurd is bij zettingen. Vooraf waarschuwen kan alleen bij langzame zettingen, waarbij tijdens het zettingsproces kan worden ingegrepen. Voor het waarschuwen bij verzakkingen die met deze snelheid optreden, is het monitoringssysteem niet geschikt. Ook het systeem van peilbuizen kan niet snel waarschuwen voor dit soort verzakkingen.

In een dergelijke situatie is een verzakking visueel eerder waarneembaar. Dit was ook het geval op 10 september 2008: de lekkage trad op om 18.50 uur in de bouwkuip en tussen 19.30 en 19.45 uur werd de verzakking van de panden visueel waar genomen door de toezichthouder van het projectbureau. Vervolgens doet de aannemer handmatige metingen om de zakking te volgen. Overigens worden alle diepe bouwputten momenteel continu geïnspecteerd.

3. In de beantwoording van het college op de vragen van de SP liet het college weten te onderzoeken of er op meer plaatsen sprake zou kunnen zijn van zwakke plekken. Alle diepwanden en voegen van station Vijzelgracht worden door een gespecialiseerd bedrijf onderzocht op waterdichtheid. Met een speciale techniek kan worden bepaald waar zich eventueel zwakke plekken en lekkages bevinden. Letterlijk schrijft u: "Om een herhaling van lekkage te voorkomen, wordt pas dieper gegraven nadat de uitkomsten van dit onderzoek bekend zijn." Wat waren de uitkomsten van dit onderzoek? Hoe gaat het college uitleggen dat zowel het monitoringsysteem als het onderzoek naar zwakke plekken blijkbaar onvoldoende zijn geweest om een nieuwe verzakking aan de Vijzelgracht aan het licht te brengen?
4. In juni 2008, maar ook nu, zijn bewoners van panden aan de Vijzelgracht uit hun huizen gehaald. Zij waren geschrokken en boos. Gezien de antwoorden van het college op vragen die over de eerste verzakking zijn gesteld, zouden zij moeten kunnen aannemen dat de gemeente behoorlijk zeker van zijn zaak was vóór de werkzaamheden hervat werden. Hoe gaat het college hen uitleggen dat het deze verzakking niet heeft zien aankomen of heeft kunnen voorkomen?

Er is naar aanleiding van de verzakkingen op 19 juni een rapport opgesteld door het projectbureau. Dit is beoordeeld door DMB/Deltares. Alle aanbevelingen uit het beoordelingsrapport van Deltares zijn opgevolgd, de belangrijkste zijn:

- verbetering van het monitoringsysteem, met name door de frequentie op te voeren;*
- ophoging van de eerder verzakte panden voor de stabiliteit (Vijzelgracht 24-26);*
- controle van de hele wand van de bouwput inclusief voegen met het Texplormetingsysteem.*

Texplor is een meetsysteem waarmee door middel van elektrische geleiding wordt gemeten of er een lek in de diepwanden zit. De hele bouwkuip van station Vijzelgracht is naar aanleiding van het vorige incident met deze techniek doorgemeten. De resultaten van deze metingen zijn beoordeeld door deskundigen van texplor, het adviesbureau Noord/Zuidlijn en Deltares. De conclusie was dat er zich geen ernstige lekkages in de diepwanden bevonden, wel is er een aantal verdachte plekken benoemd. De verwachting was dat dit zweetende of waterdoorlatende plekken zouden zijn die van binnenuit gerepareerd konden worden. Deze metingen worden nu ook bij station Rokin uitgevoerd.

Na deze metingen met Texplor heeft de aannemer zijn werkplan aangepast. Dit werkplan is vervolgens op 4 september goedgekeurd door DMB, met positief advies van Deltares. Dit vormde de basis voor de herstart van de werkzaamheden aan de Vijzelgracht. Belangrijke aanpassingen van het werkplan zijn het repareren van de verdachte plekken uit de Texplormeting en de manier van ontgraven: wanneer een verdachte plek bereikbaar is, wordt de plek blootgelegd en gerepareerd. Vervolgens wordt eerst een strook langs de voeg ontgraven, indien blijkt dat de voeg aan de kwaliteitseisen voldoet wordt er pas over de hele breedte van het station ontgraven.

In de komende weken wordt de oorzaak van de lekkage onderzocht door DMB met Deltares en wordt een nieuw plan van aanpak opgesteld. DMB beoordeelt dit plan, en zal niet alleen Deltares, maar ook andere deskundigen om hun oordeel vragen. Het College kan niet de garantie geven dat er geen risico's verbonden zijn aan de werkzaamheden, maar zal er alles aan doen om deze risico's verder te verkleinen.

5. Bij wie ligt in dit geval de verantwoordelijkheid voor meerkosten en/of vertragingen?

De schade die is ontstaan en ontstaat naar aanleiding van deze incidenten bestaat uit verschillende componenten van verschillende partijen. Het projectbureau is verzekerd voor schade aan de omgeving, hiervoor geldt een maximum van € 50 mln per gebeurtenis en een eigen risico van €250.000. De vraag of alle kosten van derden voor herstel van de panden ook daadwerkelijk worden vergoed door de verzekering aan de gemeente, zal in overleg met de verzekering worden bepaald. Het resultaat hangt onder andere af van de wijze waarop het herstel plaatsvindt en het akkoord van de verzekering daarop.

De herstelkosten van lekkages aan de diepwanden zijn uitgesloten bij de CAR-verzekering (voor schade aan het werk). De aannemer wordt hier voor zover mogelijk voor aansprakelijk gesteld op basis van contractuele afspraken.

C. Commissie VVI tijdens werkbezoek Vijzelgracht 12/9

1. Welke risicoplekken zitten er op station Rokin? Hoe gaan we daarmee om?
Op dit moment is het graafwerk op station Rokin stilgelegd. Na het incident op de Vijzelgracht heeft het gemeentebestuur besloten om voor station Rokin een onderzoek uit te voeren naar de waterdichtheid van de diepwanden met behulp van de meetmethode Texplor. Vanaf 29 september zijn na akkoord van DMB de voorbereidingen voor dit onderzoek getroffen.

Indien dit onderzoek uitwijst dat er zwakke plekken blijken te zijn, stelt projectbureau Noord/Zuidlijn een herstelplan op. Dit herstelplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan DMB. DMB wordt hierbij geadviseerd door Deltares.

2. De commissie heeft van bewoners gehoord dat zij ontevreden zijn over opvang de eerste uren. Verzoek om feitenrelaas over wat er wel en niet geregeld was. Is er een calamiteitenprogramma? Is dat gevolgd? Wat ging er mis en hoe doen we dat een volgende keer beter?

Bij incidenten als deze wordt op de plaats van het incident zo snel mogelijk een commandocentrum ingericht, waarbij de brandweer de leiding heeft over de werkzaamheden. In dergelijke gevallen wordt gewerkt volgens de GRIP-structuur zoals beschreven in het crisisbeheersingsplan Amsterdam. Op het projectbureau Noord/Zuidlijn wordt een actiecentrum ingericht ter ondersteuning. Als een ontruiming noodzakelijk wordt geacht, brengt de politie de mensen in eerste instantie over naar een 'veilige plek', van waaruit eventuele opvang verder kan worden geregeld. De opvang van mensen bij crises is een verantwoordelijkheid van de dienst Werk en Inkomen (DWI). Het actiecentrum bij het projectbureau NZ-lijn ondersteunt de DWI bij de opvang van bewoners, in geval van incidenten rond de Noord-Zuidlijn. De huisvesting ná de directe opvang is een taak van het projectbureau.

De gemeentelijke Ombudsman onderzoekt de gang van zaken rond de opvang van bewoners in de nacht van 10 op 11 september. Hieruit moet blijken welke zaken voor verbetering vatbaar zijn. U wordt geïnformeerd zodra de rapportage van de Ombudsman beschikbaar is.

Projectbureau Noord/Zuidlijn past in afstemming met de Directie Openbare Orde en Veiligheid en de hulpverleningsdiensten het incidentenplan Noord/Zuidlijn aan. Doel daarvan is dat de spelregels en verantwoordelijkheden van alle betrokkenen duidelijker worden gemaakt. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de opvang van bewoners bij incidenten rond de Noord/Zuidlijn.

3. Verzoek om informatie over de vraag of het monitoringsysteem gewerkt heeft. Bewoners geven aan dat zij zowel in juni als nu zelf de eerste waren die merkten dat er wat mis was.

Het monitoringsysteem is geschikt om bij langzame veranderingen in de bodem een alarm af te geven en om achteraf te kunnen constateren wat er gebeurd is bij zettingen. Vooraf waarschuwen kan alleen bij langzame zettingen, waarbij tijdens het zettingsproces kan worden ingegrepen. Voor het waarschuwen bij verzakkingen die met deze snelheid optreden, is het monitoringssysteem niet geschikt. Ook het systeem van peilbuizen kan niet snel waarschuwen voor dit soort verzakkingen.

Voor het signaleren van lekkages en snel optredende verzakkingen is visuele inspectie het belangrijkste 'meetinstrument'. Dit was ook het geval op 10 september 2008: de lekkage trad op om 18.50 in de bouwkuip en tussen 19.30 en 19.45 uur werd de verzakking van de panden visueel waargenomen door de toezichthouder van het projectbureau. Vervolgens heeft de aannemer handmatige metingen verricht met oa een waterpasinstrument, waarmee het verloop van de zakking gevolgd werd. Ook de peilbuizen werden handmatig gemeten om de zakking van de grondwaterstand te volgen.

Momenteel wordt dag en nacht gecontroleerd of de wanden van stations Vijzelgracht en Rokin voldoende droog zijn.

4. Bewoners geven aan dat ze heel bang zijn dat het een volgende keer 's nachts mis gaat. Dan zijn ze thuis en kunnen ze hun huizen niet uit vanwege klemmende deuren en ramen. Angst dus om opgesloten te raken als het misgaat. Hoe groot is kans dat er 's nachts iets misgaat? Wordt er 's nachts gewerkt? En hoe is toezicht 's nachts geregeld. Verzoek van Van Drooge om daar in communicatie naar bewoners iets over te zeggen.
Op dit moment wordt er niet ontgraven of gewerkt aan het herstel van voegen op het Rokin en de Vijzelgracht, behalve bij preventieve behandeling. Bij avond- en nachtwerk is er overigens altijd toezicht en inspectie in de put. Het Informatiepunt Noord/Zuidlijn is buiten kantooruren bereikbaar via een boodschappendienst die berichten aanneemt en indien nodig contact opneemt met de piketdiensthouders van het projectbureau of een hulpdienst. Wanneer werkzaamheden worden hervat, wordt in de communicatie naar bewoners aandacht besteed aan deze vragen.

5. Hoe zit het met de fundering van de woningen/panden langs de lijn in zijn algemeenheid, en hoe zat/zit het met de funderingen specifiek van de verzakte huizen.
De fundering van de panden/woningen langs de Noord/Zuidlijn zijn in het verleden onderzocht en geclassificeerd in opdracht van het Schadebureau. Slechte funderingen (en een aantal funderingen waar twijfel over was, die vervolgens mede op verzoek van de eigenaar als slecht zijn beoordeeld), zijn met behulp van de financiële bijdrageregeling hersteld. Ook de funderingen van de panden Vijzelgracht 4-8 en 1^e Weteringdwarsstraat 70 en Maison Descartes zijn hiermee in het verleden hersteld. Bij 1^e Weteringdwarsstraat 68a en Vijzelgracht 10 was dat volgens het onderzoek niet nodig.

Doel van het funderingsherstel was om de funderingen in een conditie te brengen zodat ze de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in het kader van de aanleg van de stations en het boren van de tunnels kunnen doorstaan. Tegen een incident van deze orde is echter geen fundering bestand.

D. Groenlinks op 19 september 2008

Over de lekkages zelf:

1. Betreft het alleen de westwand in het station Vijzelgracht of ook de oostwand?
De lekkage van 10 september jl. betreft alleen de westwand van het station Vijzelgracht.
2. Waarom wel problemen met deze (west)wand van het station Vijzelgracht en niet bij de al veel verder uitgegraven stationsput in de Ferdinand Bolstraat?
3. Is er bij de Vijzelgracht sprake geweest van een andere onderaannemer?
4. Of een andere opzichter/toezichthouder.
De oorzaak van de lekkage wordt momenteel onderzocht door Deltares, dus er is geen duidelijkheid over waarom het op de Vijzelgracht niet goed ging. Alle diepwanden zijn door dezelfde (onder)aannemers gemaakt. Er is wel sprake van verschillende ploegen. Het toezicht is per station georganiseerd. Ook heeft in de loop van de tijd wel eens een wijziging in de bezetting plaats gevonden. Alle relevante zaken zijn onderdeel van het onderzoek dat momenteel door Deltares wordt uitgevoerd.
5. Geeft een zogenaamd 'geboortebewijs' van een las (voor elke gemaakte naad wordt precies beschreven hoe en volgens welk protocol de naad tot stand gekomen is) ook uitsluitel over het gebruikte bentonietmengsel (dun of dik en zijn daar precieze voorschriften voor)e.d.?
Het geboortecertificaat van een diepwandpaneel geeft inzicht in een aantal gegevens. Onder meer over de bentonietsamenstelling, de wapening, het graafverloop en het gebruikte beton.
6. Zijn de 'geboortebewijzen' van de naden waar lekkage optrad, afwijkend van die van de overige naden?
Er zijn alleen geboortebewijzen van diepwandpanelen waarin ook de voeg betrokken wordt, niet specifiek van (las)naden (voegen). Het onderzoek van Deltares moet duidelijkheid bieden over de oorzaak van de lekkage.
7. Is er een protocol voorhanden voor opvolging van een lekkage in de voegen?
8. Was de oplossing van het aan de buitenkant verstevigen na de gebeurtenissen in juni voorzien in dat protocol?
9. Er zijn ook verstevigingen van binnenuit dmv injecties aangebracht; behoorden die ook tot het protocol?
In het werkplan van de aannemer is in een aantal stappen voorzien hoe om te gaan met voegen. Wanneer het een lekkende voeg betreft, voorziet het werkplan in een aantal beheersmaatregelen die de aannemer treft. Daaronder vallen ook injecties van binnenuit en van buitenaf. Na het incident in juni 2008 heeft de aannemer zijn werkplan aangepast. Dit werkplan is vervolgens goedgekeurd door DMB. DMB heeft Deltares ingeschakeld als adviseur. De aanpassing van het werkplan betrof voornamelijk de manier van ontgraven: eerst een strook langs de voeg, indien blijkt dat de voeg aan de kwaliteitseisen voldoet, wordt er pas over de hele breedte van het station ontgraven. Injecties van binnenuit en buitenaf maken dus vanaf het begin deel uit van het werkplan (protocol).

Over de relatie met de aannemer:

10. Vond de aanleg van de westelijke diepwand plaats voor de discussie over de kosten van de ontgraving, of tijdens, of erna? Is er een relatie.
De discussie over de kosten van de ontgraving staat los van de aanleg van de diepwanden. De aanleg van de diepwanden vond plaats voor de discussie over ontgraving van het station.
11. Er is lang geharrewar geweest met de aannemer over de kosten van de ontgraving, o.a. van deze stationsput. Is er uiteindelijk een sluitende afspraak over gemaakt, waarbij ook een schade zoals die nu is opgetreden, helder benoemd en geadresseerd is?
12. Is de gemeente of de aannemer verzekerd tegen deze schade? Zo ja, zit er een maximum aan de dekking?
13. Wie is verantwoordelijk voor extra kosten als gevolg van vertraging van het bouwproces?
De schade die is ontstaan en ontstaat naar aanleiding van deze incidenten bestaat uit verschillende componenten van verschillende partijen. Het projectbureau is verzekerd voor schade aan de omgeving, hiervoor geldt een maximum van € 50 mln per gebeurtenis en een eigen risico van €250.000. De vraag of alle kosten van derden voor herstel van de panden ook daadwerkelijk worden vergoed door de verzekering aan de gemeente, zal in overleg met de verzekering worden bepaald. Het resultaat hangt onder andere af van de wijze waarop het herstel plaatsvindt en het akkoord van de verzekering daarop.

De herstelkosten van lekkages aan de diepwanden zijn uitgesloten bij de CAR-verzekering (voor schade aan het werk). De aannemer wordt hier voor zover mogelijk voor aansprakelijk gesteld op basis van contractuele afspraken.

Over vervolg van werkzaamheden Vijzelgracht:

14. Als er echte fouten in de diepwanden zijn gemaakt, is het dan raadzaam om de hele westwand te verwijderen en opnieuw aan te leggen? Kan dat überhaupt zonder opnieuw lekkages te veroorzaken? Of moet daarvoor eerst de hele omliggende bodem worden verstevigd?
15. Is ooit overwogen om de gehele omliggende bodem bij dit station met cement te verstevigen? Maw. datgene wat ook bij Munttoren en de Bijenkorf is gedaan teneinde verzakkingen tijdens het daaronder/langs boren te voorkomen?
16. Wordt dat nu alsnog overwogen?
Het is te vroeg om al iets te zeggen over de in te zetten maatregelen in het vervolg. Eerst komt het onderzoek naar de oorzaak van de lekkage, dan het herstelplan voor de voegen. Dit herstelplan wordt beoordeeld door DMB ism Deltares en buitenlandse experts. Pas dan is duidelijk welke maatregelen getroffen worden.

*Duidelijk is dat het verwijderen en opnieuw aanleggen van een diepwand een zeer vergaande maatregel is.
Er is overigens een verschil tussen versteviging voor en tijdens het moment dat de boor langskomt, en het maken van een langdurig stabiele bouwput. De maatregelen bij de Munt en de Bijenkorf zijn niet geschikt voor het realiseren van een langdurig stabiele bouwput.*

Over werkzaamheden boortunnel:

17. Zijn deze gebeurtenissen aanleiding om ook de werkwijze bij de nog te boren tunnel te herzien, aan te vullen, uit te breiden; en op welke wijze?

Er zal, zoals reeds gepland was, wederom een risico-analyse worden gemaakt van de invloed van werkzaamheden op de (directe) omgeving, daarbij zullen beheersmaatregelen worden betrokken. Hierbij zullen ook externe deskundigen buiten het project worden betrokken

Over inschatting bouwrisico's

18. Vallen de lekkages en verzakkingen op de Vijzelgracht onder de ingecalculerde bouwrisico's?

Na inventarisatie van zwakke plekken in de diepwanden zijn er beheersmaatregelen getroffen op de toen ingeschatte risico's. Lekkages en verzakkingen zoals ze zijn ontstaan, zijn niet in deze mate ingecalculerd. De kans op een verzakking na het uitvoeren van de beheersmaatregelen is in het verleden als zeer klein beoordeeld, ook naar aanleiding van de ervaring met diepwanden bij andere projecten.

19. Bestaat nu de indruk dat de risico's bij het bouwen in de Amsterdamse ondergrond zijn onderschat? Zo ja, wat betekent dit voor het vervolg van het bouwproces, zowel wat de bouw van de stations betreft als het boorproces? *De praktijk heeft uitgewezen dat de beheersmaatregelen conform het werkplan van de aannemer niet toereikend zijn geweest. Aan de hand van de opgedane ervaringen wordt het Plan van Aanpak aangepast op de toegesneden beheersmaatregelen. Dit plan van aanpak wordt getoetst door DMB en externe deskundigen. Wat betreft het boorproces onderzoekt Projectbureau Noord/Zuidlijn of de risicoanalyse en de beheersmaatregelen aanpassing behoeven.*

20. Kan er nader inzicht gegeven worden in de bouwrisico's van het vervolg van het project, zowel wat betreft de stationsbouw als het boorproces? *In juni 2008 is naar aanleiding van het eerste incident een analyse van de risico's van de diepe bouwputten gemaakt. Deze analyse heeft tot extra onderzoek en aanpassing van het werkplan geleid. Het nu lopende onderzoek moet uitwijzen of het recent opgetreden incident voorkomen had kunnen worden of dat sprake is van een daadwerkelijk niet te voorziene gebeurtenis. De risicoanalyse van het boorproces zal mede naar aanleiding van de recente gebeurtenissen nogmaals worden gezien. De uitkomst is nog niet beschikbaar.*

Over relatie met bewoners:

21. Klopt het dat bij gebeurtenissen als deze verzakkingen een calamiteitenplan in werking treedt waarbij de hulpverleningsorganisaties aangestuurd worden vanuit OOV en waarbij de kennis en ervaring van het projectbureau minder tellen?
22. Heeft dat in dit geval bijgedragen aan de (in elk geval door de bewoners benoemde) grote onzekerheid en gevoelens van niet (tijdig) serieus genomen te zijn?
23. Ziet het college aanleiding de protocollen voor dit soort gebeurtenissen te wijzigen? *Bij incidenten als deze wordt op de plaats van het incident zo snel mogelijk een commandocentrum ingericht, waarbij de brandweer de leiding heeft over de werkzaamheden. In dergelijke gevallen wordt gewerkt volgens de GRIP-structuur zoals beschreven in het crisisbeheersingsplan Amsterdam. Op het*

projectbureau Noord/Zuidlijn wordt een actiecentrum ingericht ter ondersteuning. Als een ontruiming noodzakelijk wordt geacht, brengt de politie de mensen in eerste instantie over naar een 'veilige plek', van waaruit eventuele opvang verder kan worden geregeld. De opvang van mensen bij crises is een verantwoordelijkheid van de dienst Werk en Inkomen (DWI). Het actiecentrum bij het projectbureau NZ-lijn ondersteunt de DWI bij de opvang van bewoners, in geval van incidenten rond de Noord-Zuidlijn. De huisvesting ná de directe opvang is een taak van het projectbureau.

De gemeentelijke Ombudsman onderzoekt de gang van zaken rond de opvang van bewoners in de nacht van 10 op 11 september. Hieruit moet blijken welke zaken voor verbetering vatbaar zijn. U wordt geïnformeerd zodra de rapportage van de Ombudsman beschikbaar is.

Projectbureau Noord/Zuidlijn past in afstemming met de Directie Openbare Orde en Veiligheid en de hulpverleningsdiensten het incidentenplan Noord/Zuidlijn aan. Doel daarvan is dat de spelregels en verantwoordelijkheden van alle betrokkenen duidelijker worden gemaakt. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de opvang van bewoners bij incidenten rond de Noord/Zuidlijn.

24. Hoe gaat u de communicatie met bewoners verbeteren?

De gemeente realiseert zich terdege dat de aanleg van de nieuwe metrolijn veel vraagt van Amsterdam en de Amsterdammers, vooral van de direct betrokkenen, bewoners en ondernemers, langs de diverse bouwlocaties.

Communicatie met de bewoners en ondernemers langs de diverse bouwlocaties is dan ook een speerpunt in het communicatiebeleid. Na de lekkages op 19 juni en 10 september is het contact met de bewoners en ondernemers geïntensiveerd. Zo zijn er extra informatiebijeenkomsten georganiseerd, o.a. met een bezoek aan de bouwput, zijn er inloopsprekuren in de keet gehouden om monitoringsgegevens te bespreken en zijn er extra nieuwsbrieven verschenen.

Diverse projectbegeleiders en de coördinator projectbegeleiding zijn nauw betrokken bij het organiseren van huisvesting en de opvang van de getroffen bewoners. De projectbegeleiders kennen de bewoners en de omgeving en er kunnen opvang realiseren, ook buiten werktijd.

Duidelijk is dat het terugwinnen van vertrouwen de komende tijd veel inspanning zal vergen.