



Portefeuille
Agendapunt

29

0

Onderwerp

Noord-Zuidlijn: stapsgewijs repareren van de voegen van stations Vijzelgracht en Rokin

Gevraagd advies

Kennis te nemen van:

A.

Het besluit van het College van 2 december 2008 om de voorbereidende werkzaamheden tot herstel van alle voegen in de diepwanden van de stations Vijzelgracht en Rokin te starten door voorzieningen aan te brengen (o.a. bestellen en plaatsen van vriesinstallatie per direct) waarna de bouwput aan de binnenzijde in februari 2009 wordt bevroren.

Het College heeft met dit besluit het licht op groen gezet voor het herstel van de voegen in de bouwputten. Een belangrijke overweging hierbij is dat de kosten van de vertraging per maand oplopen (circa 3 – 4 mln). Het College heeft nog geen besluit genomen om over te gaan tot herstart van het ontgravingsproces. Een besluit om het ontgraven te hervatten zal eerst voorjaar 2009 aan de orde zijn. Daarmee knipt het College het besluit om te herstarten dus in tweeën.

Het College licht zijn besluit als volgt toe.

Omwille van de veiligheid van de panden heeft het College er voor gekozen om alle voegen in de bouwputten op de Vijzelgracht en het Rokin preventief te dichten. De voegen worden van binnenuit bevroren, afgegraven en dichtgemaakt om herhaling van het incident van september zo veel mogelijk te voorkomen. Met de keuze voor het volledig bevroren en repareren van alle voegen heeft het College een afweging gemaakt tussen tijd, kosten, omgeving en risico. Deze variant biedt de meeste veiligheid en de minste overlast voor de omgeving vergeleken met de andere varianten.

Het College heeft besloten om nu al met de voorbereidingen te starten om geen verdere kostbare vertraging van het project op te lopen. Aan dit herstelplan liggen ten grondslag :

- de uitkomst van de expertmeeting naar aanleiding van de rapporten van Deltares, dat bevroren een goede preventieve maatregel is;
- het akkoord van de gekozen reparatie methode door de DMB;
- adequaat toezicht door DMB en projectbureau Noord/Zuidlijn;
- het aangepast Incidentenplan Noord/Zuidlijn dat is afgestemd op het gemeentelijk Crisisbeheersingsplan en dat in januari 2009 door het College wordt vastgesteld.

De totale kosten van het herstel aan de panden, de vertraging in het project en de preventieve maatregelen worden geraamd op € 50-70 miljoen, waarbij de verdeling over drie partijen (aannemer, verzekering, gemeente) nog nader moet worden bepaald.

De effecten van de planning en kosten op het project Noord Zuidlijn als gevolg van de vertraging door de herstelwerkzaamheden aan de stations Vijzelgracht en Rokin worden betrokken bij de Financiële Prognose 2009.

In het voorjaar 2009 zal het College een besluit nemen over de herstart van de ontgravingswerkzaamheden op de Vijzelgracht en het Rokin.

De volgende voorwaarden moeten dan zijn vervuld:

- Alle voegen zijn bevroren;
- De DMB is akkoord met de herstart van de ontgravingswerkzaamheden na goedkeuring door DMB van het aangepaste werkplan van het projectbureau Noord/Zuidlijn;
- Het toezicht in de bouwput en de organisatie van het toezicht van zowel het projectbureau Noord/Zuidlijn als de DMB is aantoonbaar adequaat;
- Het incidentenplan is aangepast.
- Alle panden zijn standzeker op het moment dat ter plaatse wordt ontgraven;
- De monitoringgegevens zijn in te zien op de bouwplaats;
- Er is een adequaat monitoringsysteem voor het waarnemen van zettingen in de omgeving gerealiseerd;
- De rapportage van de ombudsman naar aanleiding van het tweede incident, die omstreeks februari/maart 2009 beschikbaar is, zal bij de besluitvorming over de herstart van de ontgraving worden betrokken;

Tevens wordt in overleg met het BCU gezien of bewoners en ondernemers behoefte hebben aan aanvullende informatie.

B.

1. Plan stapsgewijs repareren voegen station Vijzelgracht en Rokin en werkwijze en organisatie project Noord/Zuidlijn van het projectbureau Noord/Zuidlijn (bijlage 1)
2. Oorzaak van de lekkages op basis van rapport Deltares 'Analyse calamiteit 10 september 2008', versie 4 d.d. november 2008 (bijlage 2)
3. Randvoorwaarden voor herstel op basis van rapport van Deltares 'randvoorwaarden voor herstelplan', versie 3 d.d. november 2008 (bijlage 3)
4. Plan van Aanpak herstel diepwanden stations Vijzelgracht en Rokin (varianten afweging) d.d. 3 december 2008 (bijlage 4)
5. Brief inzake Dienst Milieu en Bouwtoezicht en de aanleg van de Noord/Zuidlijn d.d. 1 december 2008 (bijlage 5)
6. Beoordeling 'Plan van aanpak herstel diepwanden stations Vijzelgracht en Rokin' d.d. 1 december 2008 (bijlage 6)
7. De voortgang van de aanpassingen van het incidentenplan Noord/Zuidlijn en de afstemming van het Incidentenplan op het gemeentelijk Crisisbeheersingsplan d.d. 26 november (bijlage 7)

-
8. Financiële gevolgen stopzetten Noord/Zuidlijn (bijlage 8, kabinet, ter inzage gelegd)
 9. Verslag (concept) Expert Meeting over oorzaak en herstelmethode voegen d.d. 20 november 2008 (bijlage 9)
-

Korte toelichting (bestuurlijke context)

Aan het toekomstige metro station Vijzelgracht hebben zich bij de ontgravingwerkzaamheden lekkages voorgedaan waardoor verzakkingen van panden zijn opgetreden en bewoners en bedrijven zijn uitgeplaatst.

De lekkage op 19 juni 2008 deed zich voor in de diepwand ter hoogte van voeg 89/90 waardoor water en ook zand in de bouwkuip zijn gestroomd. Dit heeft ertoe geleid dat de panden Vijzelgracht 20, 22, 24 en 26 zijn verzakt en ontruimd. De ontgravingwerkzaamheden zijn vervolgens in overleg met de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) gestaakt.

Na het incident van 19 juni 2008 is door het PBNZL een plan van aanpak opgesteld voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de diepwanden. Dit plan is beoordeeld door DMB, die voor de beoordeling van het plan onderzoeksbureau Deltares heeft ingeschakeld. Alle aanbevelingen uit het beoordelingsrapport van Deltares, waaronder het controleren van de hele wand van de bouwput met het Texplor metingsysteem, zijn opgevolgd. Na de metingen met Texplor heeft de aannemer zijn werkplan voor de behandeling van verdachte voegen aangepast. Dit werkplan is vervolgens op 4 september 2008 goedgekeurd door DMB, met positief advies van Deltares. Op 9 september 2008 zijn de ontgravingswerkzaamheden opnieuw gestart.

De lekkage op 10 september 2008 ter hoogte van Vijzelgracht 4 tot en met 10 ontstond nadat de aannemer een voeg had ontdekt die niet aan de kwaliteitseisen voldeed. Tijdens de reparatie begon de voeg te lekken en stroomde het water met grote kracht naar binnen. Gedurende de verdere avond en nacht is de aannemer bezig geweest met het van binnenuit afdichten van het lek door het aanbrengen van grond. Naar aanleiding van het tweede incident heeft de DMB de ontgravingwerkzaamheden aan de stations Vijzelgracht en Rokin stilgelegd.

De oorzaak van de lekkage van 10 september is onderzocht door het onderzoeksbureau Deltares in opdracht van de DMB. Dit bureau heeft tevens een rapport opgesteld voor de randvoorwaarden voor de herstelwerkzaamheden. DMB heeft het PBNZL verzocht om op basis van deze randvoorwaarden een herstelplan op te stellen voor het preventief herstellen van de voegen van de stations Vijzelgracht en Rokin, dat nu ter besluitvorming voorligt.

Over de rapporten van Deltares en het herstelplan is op 20 november door DMB een expertmeeting georganiseerd. Op basis van deze meeting zijn de rapporten van Deltares en het herstelplan van het PBNZL afgerond. Het herstelplan is vervolgens getoetst door Deltares en van advies voorzien. DMB heeft, mede op basis van dit advies, het herstelplan eveneens getoetst. DMB stemt in met de keuze van de herstelmethode 'vriezen aan de binnenzijde'.

Onderbouwing gevraagd advies

1. Technische oorzaken lekkages (zie ook bijlage 2)

Deltares heeft geconstateerd dat de lekkage van voeg 89/90 op 19 juni 2008 zeer waarschijnlijk is ontstaan doordat de voegplank is achtergebleven in de diepwandsleuf. Getracht is om dit probleem te ondervangen door aan de buitenzijde van de voeg een preventieve maatregel uit te voeren in de vorm van een jet-grout kolom. Deze herstelmaatregel is echter mislukt waardoor de lekkage kon ontstaan (zie bijlage 2, pagina 6).

De lekkage van 10 september 2008 aan voeg 69/70 is volgens Deltares zeer waarschijnlijk veroorzaakt door de aanwezigheid van een bentoniet insluiting. Deze bentoniet insluiting heeft tot het moment van ontgraven steun gehad van de grond aan de binnenzijde van de wand en is na ontgraving doorgebroken (zie bijlage 2, pagina 1). Diepwanden zijn in dit project juist toegepast omdat de ervaring is dat dit soort wanden normaliter dicht zijn (zie bijlage 2, pagina 2).

Het College heeft kennisgenomen van bovenstaande technische oorzaken van de lekkages en de gevolgen ervan.

Met deze kennis onderzoekt het College momenteel de juridische implicaties van deze incidenten zodat duidelijk wordt wie waarvoor verantwoordelijk kan worden gesteld. Zodra hierover meer bekend is zal het College hierover berichten.

2. Randvoorwaarden voor herstel (zie ook bijlage 3)

DMB heeft Deltares tevens gevraagd randvoorwaarden te formuleren voor het herstel van verdachte voegen en om verschillende varianten in beeld te brengen voor reparatie van deze voegen, afgezet tegen de geschatte kans op een ernstige lekkage. Die randvoorwaarden voor het herstel van de voegen luiden als volgt (zie bijlage 3, pagina 19 -22):

- **Betrouwbaarheid, waarbij belangrijke aandachtspunten zijn:**
 - **Uitvoeringsnauwkeurigheid**
Bij het uitvoeren moet rekening worden gehouden met uitvoeringsonnauwkeurigheden. Elke herstelmaatregel heeft een zekere onnauwkeurigheid in plaatsing, het verlopen van boorstangen etc.
 - **Duurzaamheid**
De herstelmaatregel moet duurzaam zijn voor tenminste enkele jaren. Zo moet de voeg waterdicht blijven totdat de voorzetwand is gestort. Onder duurzaamheid moet ook worden verstaan dat de maatregel toekomstige vervormingen van de diepwand moet kunnen volgen, zonder aan effectiviteit in te boeten.
 - **Heterogene ondergrond**
Bepaalde hersteltechnieken zijn gevoelig voor gelaagdheid van de grond, wat kan betekenen dat grove lagen beter afgedicht worden door de hersteltechniek dan fijnere lagen.
 - **Controle herstel maatregel**
Het advies is om na de uitvoering van de herstelmaatregelen opnieuw Texplor metingen te laten uitvoeren om de kwaliteit van de maatregel te controleren.
- **Uitvoerbaarheid**
Het uitvoeren van de maatregel zelf mag nagenoeg geen risico opleveren voor de omgeving en stabiliteit van de bouwputwand, daarbij moet rekening worden gehouden met obstakels, bereikbaarheid c.q. effect in de omgeving en het risico van het uitvoeren van de maatregel.

Bij de keuze voor een herstelmaatregel worden naast betrouwbaarheid en uitvoerbaarheid, ook elementen als kosten en tijd meegewogen.

Op basis van bovenstaande randvoorwaarden heeft Deltares geadviseerd de voegen preventief te herstellen. Deltares adviseert om te kiezen voor de variant 'preventief herstellen van alle voegen'.

Het College heeft de geformuleerde randvoorwaarden van Deltares zoals hierboven genoemd bekrachtigd. Daarbij houdt het College nadrukkelijk ook het belang van de stad en haar bewoners in het oog. Op basis van deze voorwaarden heeft het PBNZL vervolgens haar herstelplan opgesteld.

3. Herstelplan voor reparatie voegen station Vijzelgracht en Rokin (zie ook bijlage 4)

Herstelplan voegen

Op basis van de Deltares rapporten en de uitkomsten van de expertmeeting van 20 november 2008 heeft het PBNZL verschillende varianten onderzocht voor de wijze waarop de reparatie van de voegen van zowel station Vijzelgracht als station Rokin kan worden uitgevoerd.

In het herstelplan van het PBNZL wordt, na toetsing op de hierboven genoemde randvoorwaarden, voorgesteld alle voegen van de stations Vijzelgracht en het Rokin te bevriezen. Pas nadat dit heeft plaatsgevonden, kan de herstart van de ontgravingwerkzaamheden beginnen. De reden voor het PBNZL om ook bij station Rokin voor te stellen preventief te werk te gaan is ingegeven door het grote aantal verdachte voegen, dat de Texplormeting hier heeft opgeleverd. Hoewel Rokin visueel er beter uitziet dan de Vijzelgracht heeft deze objectieve meting hier de doorslag gegeven voor dit voorstel.

De afweging van de herstel varianten 'vriezen'

Het risicoprofiel van de variant 'injecties' en de 2 vriesvarianten is laag (zie ook schema bijlage 1). De vriesvariant scoort echter iets beter dan de variant 'injecties' omdat er bij de laatste variant altijd een restrisico is dat de injectie niet helemaal goed is aangebracht.

Het verschil in waardering tussen vriezen binnenzijde en vriezen buitenzijde wordt veroorzaakt door het feit dat bij de variant vriezen aan de buitenzijde de bevroren toestand wordt doorgezet totdat de waterdichte voorzetwand gereed is. Wanneer de twee vriesopties zonder voorzetwand worden vergeleken en in beide gevallen alle voegen met stalen platen worden gerepareerd dan is het risicoprofiel identiek.

De varianten vriezen aan de buitenzijde danwel de binnenzijde scoren het beste. Het risicoprofiel van beide opties is zeer laag (i.c. kans 'zeer klein'). Het belangrijkste verschil tussen beide varianten is dat de kosten van vriezen aan de buitenzijde vele malen hoger zijn dan vriezen aan de binnenzijde. Dat heeft met name te maken met het feit bij de variant 'vriezen aan de buitenkant' eerst correctieve maatregelen ter zekerstellen van de fundering van de verzakte panden aan de uitgevoerd moeten worden voordat begonnen kan worden het vriezen. Daarbij komt dat niet alle voegen van buitenaf bereikbaar zijn (bijvoorbeeld omdat er inmiddels een verdeelhal is gebouwd). Dit impliceert dat deze maatregel altijd gecombineerd zou moeten worden met andere maatregelen.

Toelichting keuze voorkeursvariant

Het College volgt het voorstel van het PBNZL dat uitgaat van de variant 'vriezen aan de binnenzijde'. Het College heeft bewust gekozen voor deze variant omdat deze variant de meeste veiligheid biedt voor de omliggende panden. Het bevriezen aan de binnenkant levert tevens minder overlast op voor de bewoners en het gebied, dan de variant 'vriezen aan de buitenkant'.

Vriezen aan de binnenkant

Vriezen aan de binnenkant gaat als volgt. Aan de binnenzijde worden vrieslansen op 40 centimeter uit de wand aangebracht. Daarna wordt gestart met het daadwerkelijke vriezen. Na minimaal 3 weken is de grond bevroren. Dan kan (na akkoord door B&W) gestart worden met ontgraven. De vriesinstallatie blijft gedurende de ontgravingswerkzaamheden aan staan, waardoor extra veiligheid gegarandeerd is.

Wanneer de voeg blootgelegd is kan hij geïnspecteerd worden en kan er gerepareerd worden. Alle voegen worden vervolgens voorzien van stalen platen zodat het restrisico dat er een lekkage ontstaat als de voeg ontdooid geminimaliseerd wordt.

Op het gedeelte van de voeg dat ontgraven is, wordt de vrieslans verwijderd (dieper blijft hij wel zitten) en dan kan de reparatie worden uitgevoerd. Omdat het ontdooien van het bewuste gedeelte zeer langzaam verloopt (een aantal dagen) is er voldoende tijd om de reparatiewerkzaamheden uit te voeren voordat de voeg is ontdooid. De bevroren grond tussen de lansen en de voeg wordt weggefreesd. Omdat het fresen veel lawaai maakt en dus hinder oplevert voor de omgeving wordt nog nagegaan of de bevroren grond met een hittelans verwijderd kan worden.

Op deze wijze worden per ontgravingslaag alle voegen gerepareerd.

De vriesinstallatie levert geluidsoverlast op mede omdat deze 24 uur per dag 7 dagen per week zal moeten draaien. Deze vriesinstallatie levert een geluidsniveau op van ca. 50 dbA op 10 meter afstand. Het College heeft het projectbureau opdracht gegeven om geluidsbeperkende maatregelen te bedenken en deze aan te brengen.

Planning

Vanaf het moment dat het College besluit tot de start van de voorbereidende maatregelen is het tijdpad als volgt:

- Bestellen vriesinstallaties 8 weken
- Installeren en bevriezen grond 9 weken

In voorjaar 2009 kan dan besloten worden tot de herstart van het ontgraven waarna bij een positief besluit de uitvoering start.

4. Advies Experts over oorzaken en herstel voegen

De rapportages van Deltares over de oorzaak van de lekkages, randvoorwaarden herstel en de voorstellen van het projectbureau Noord/Zuidlijn voor herstel zijn op 20 november 2008 voorgelegd tijdens een expertmeeting met binnenlandse en buitenlandse deskundigen. De conclusie van de expertmeeting is dat de lekkages zich normaal gesproken alleen voordoen bij de voegen. Een lekkage in het paneel van de diepwand wordt door de experts zeer klein geacht. De reparatiemethode die de meeste zekerheid biedt als het gaat om het voorkomen van lekkages is het bevriezen van voegen.

Daarnaast hebben de deelnemers geconstateerd dat de reparatiemethode van de voegen voor de stations Vijzelgracht en Rokin hetzelfde kan zijn.

5. Werkwijze en organisatie PBNZL en DMB

Toezicht Noord/Zuidlijn

Situatie zoals die was:

In het bestek van de aannemer is het werken onder kwaliteitsborging opgenomen. Dit betekent dat de aannemer zelf in belangrijke mate toezicht houdt op de uitvoering van de werkzaamheden. Het toezicht vanuit de opdrachtgever beperkt zich tot het goedkeuren van de werkplannen en het steekproefsgewijs controleren van de kwaliteit op risicovolle werkzaamheden. Al snel na de start van de uitvoering van de diepwanden is vanuit het Adviesbureau Noord/Zuidlijn het toezicht verscherpt om onder andere de overlast voor de omgeving te beperken.

Situatie zoals die nu is:

Momenteel is het toezicht verder aangescherpt en is sprake van dagelijks toezicht in de bouwput. Dat wil zeggen dat het toezicht direct aanwezig is bij risicovolle werkzaamheden van de aannemer. Ook zijn de afspraken over het informeren en afstemmen met DMB over belangrijke momenten, de zogenaamde stoppunten in de werkplannen en afwijkingen die tijdens het bouwproces optreden, aangescherpt.

Toezicht DMB (zie ook bijlage 5)

Binnen DMB wordt een projectorganisatie opgezet, namelijk een team Noord/Zuidlijn. De integraliteit van de administratieve organisatie wordt hierdoor beter geborgd en de capaciteit voor de toetsing en het toezicht wordt met circa 8 fte worden uitgebreid.

Organisatie PBNZL

Op basis van het Ombudsmanrapport en de concrete verbeterpunten (risico's en calamiteiten beter beheersen en verbeteren omgevingsgevoeligheid) van het College zijn op een aantal punten direct maatregelen in gang gezet. Voor het overige worden zij nog dit jaar uitgewerkt in een samenhangend programma van activiteiten en inspanningen.

Tezamen met externen zijn de afgelopen maand periodieke risicosessies voor de verschillende activiteiten uitgevoerd waarbij voor alle contracten de risico's verder zijn nagelopen met - waar nodig – experts (intern en extern). Per contract wordt besloten welke risico's kritisch zijn, welke beheersmaatregelen nodig zijn en over welke risico's (en op welke manier) met de omgeving gecommuniceerd wordt. De risicosessies worden op een regelmatige basis herhaald.

Risico-assessment is niet alleen een periodiek gebeuren. Er wordt ook gewerkt aan een groter risicobewustzijn bij de medewerkers van het projectbureau en hoe met risico's om te gaan richting omgeving. De afspraken over het direct melden van mogelijke risico's of invloeden op de omgeving zijn ook op schrift bevestigd.

De directe contacten tussen de afdelingen die veel met de omgeving te maken hebben en de contractmanagers, HDT's en toezichthouders worden versterkt en de voortgangsgesprekken en rapportages expliciet beoordeeld op aandacht voor omgeving en omgevingsrisico's.

Daarnaast is er ook aandacht voor het vastleggen en uitvoeren van afspraken met in het bijzonder de ambtelijke omgeving. De afspraken met de dienst Milieu en Bouwtoezicht zijn wat dit betreft begin oktober aangescherpt en opnieuw vastgelegd. Nieuwe (of aangescherpte) afspraken en procedures worden opgenomen in het kwaliteitssysteem van het PBNZL.

De communicatie over de voortgang van de bouw en de risico's die zich daarbij

kunnen manifesteren wordt ingericht op een wijze zodat sprake is van een open, afgewogen, tijdige en systematische informatieverschaffing aan de bewoners, ondernemers en andere betrokkenen.

6. Beoordeling 'Plan van aanpak herstel diepwanden stations Vijzelgracht en Rokin' d.d. 1 december 2008 (zie ook bijlage 6)

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) is belast met het houden van toezicht op de naleving van de bouwvoorschriften bij grootstedelijke projecten. Het herstelplan wordt door DMB aangemerkt als een onderdeel van het "bouwveiligheidsplan". Het Projectbureau geeft, als opdrachtgever, in het herstelplan aan op welke wijze hij veiligheid van de naburige bouwwerken tijdens de te hervatten bouw zal garanderen. Dit voorstel is door DMB getoetst aan hoofdstuk 4 van de Bouwverordening Amsterdam 2003. Met name is gekeken of in het herstelplan aannemelijk gemaakt wordt dat voldaan is aan de eis dat als gevolg van bouwwerkzaamheden niet op zodanige wijze water aan de bodem wordt onttrokken, dat een verlaging van de grondwaterstand in de omgeving plaatsvindt, waardoor funderingen van naburige bouwwerken kunnen worden aangetast op een wijze die de veiligheid van die bouwwerken schaadt.

Mede op grond van het advies in het "Definitief rapport van Deltares 'Randvoorwaarden voor herstelplan' dd. 26 november 2008" komt DMB tot een positief oordeel en stemt zij in met het herstelplan van het PBNZL.

7. Monitoring

Op dit moment worden verschillende vormen van monitoring gehanteerd: prisma's aan de gevels, automatische rekstrookjes op de stempels, automatische inclinometers in de zijstraten en de diepwanden, automatische extensometers in de zijstraten, automatische piëzometers en automatisch per uur gemeten peilbuizen. Bij plotseling optredende en zelfs extreem voortschrijdende incidenten kan het meetsysteem de gebeurtenissen niet bijhouden en heeft dan niet de mogelijkheid om als vroegtijdig waarschuwingssysteem te functioneren. Het monitoringsysteem is niet ontworpen om calamiteiten (zoals een doorbraak van een bentonietinsluiting in een diepwandvoeg) per direct (bijvoorbeeld binnen een seconde) waar te nemen, of mogelijk zelfs daar tijdig voor te waarschuwen. Het ene moment is de voeg nog dicht en het andere moment niet meer.

In aanvulling op alle technische systemen zoals hierboven beschreven fungeren visuele waarnemingen van de toezichthouders en de aannemer "early warningsystem" voor de acute melding van een onregelmatigheid in de bouwput. Daarom is met ingang van 10 september 2008 in de bouwputten Rokin en Vijzelgracht 24-uurs (visuele) inspectie uitgevoerd. Dit blijft zo tot het moment dat het herstel is uitgevoerd.

Het interval van de dataleverantie is ter plaatse van station Vijzelgracht verandert van 4 naar 2 uur. De toegankelijkheid van de monitoringgegevens wordt uitgebreid door ze op de bouwplaats bereikbaar te maken. Nagegaan wordt of het meetinterval van de peilbuizen en de inclinometers kan worden verkort naar 30 minuten. Een rapportage hierover tezamen met een rapportage over eventuele alternatieve monitoringsystemen vindt plaats in het kader van het ontgravingsbesluit.

8. Voortgang van de aanpassingen van het incidentenplan Noord Zuidlijn en de afstemming van het Incidentenplan op het gemeentelijk

Crisisbeheersingsplan (zie ook bijlage 7)

De directie Openbare Orde en Veiligheid heeft op verzoek van de Wethouder Verkeer het trekkerschap voor het oppakken van de aanbevelingen uit het rapport van de gemeentelijke ombudsman over het 1e incident Vijzelstraat d.d. 19 juni 2008 – althans de aanbevelingen nr. 6 (2e deel zin), 7, 8 en 9 op zich genomen.

De aanbevelingen als omschreven in het rapport:

6. Zorg bij incidenten voor voldoende ondersteuning van de leidinggevendenden hierbij. (2^e zin)
7. Zorg voor een permanent bereikbaar alarmnummer voor de Noord/Zuidlijn waar niet alleen schades, maar ook calamiteiten kunnen worden gemeld. Maak duidelijk dat in geval van een calamiteit 112 moet worden gebeld.
8. Zorg in geval van een incident voor snelle informatieverstrekking aan omwonenden, bijvoorbeeld via sms.
9. Zorg bij dergelijke incidenten voor zichtbare en herkenbare opvang ter plaatse en zorg voor aanwezigheid van een medewerker die speciaal is belast met de communicatie met bewoners.

Globaal hebben de aanbevelingen van de Ombudsman met elkaar gemeen dat ze zich richten tot de wijze van opvang van, en communicatie met, omwonenden ten tijde van een incident bij de bouw van de Noord/Zuidlijn. OOV stelt voor om het Incidentenplan NZL te gebruiken als het middel om aan de bovengenoemde aanbevelingen nadere invulling te geven.

De aanscherpingen die OOV voorstelt op het Incidentenplan NZL richten zich op de wijze van alarmering, opschaling volgens de GRIP-systematiek en nazorg, waarbij met aanvullende afspraken de crisisbeheersingsprocessen van de opvang en voorlichting nader kunnen worden uitgewerkt.

Het College zal in januari 2009 het nieuwe incidentenplan vaststellen.

9. Financiële gevolgen van stopzetten Noord/Zuidlijn

Naar aanleiding van de vraag van de Socialistische Partij (SP) over de gevolgen van het stopzetten van de Noord/Zuidlijn heeft het College een quick scan gedaan.

De beantwoording van deze vraag gaat hierbij en is uitgewerkt in bijlage 8.

Een eerste indicatieve analyse (op basis van de huidige inzichten en afgerond op honderden miljoenen Euro's) laat zien dat wanneer met de aanleg van de Noord/Zuidlijn definitief wordt gestopt de totale extra directe kosten voor de Gemeente Amsterdam worden geschat tussen € 1 miljard en € 1,2 miljard.

Gevolgen voor de Gemeentelijke begroting

Afhankelijk van de definitieve hoogte van het benodigde budget (zie tabel in bijlage 8), is er ten opzichte van de vigerende Gemeentelijke begroting (€ 1.025 mln.) een aanvullende Gemeentelijke dekking (afgerond op honderden miljoenen €) nodig tussen € 400 miljoen en € 600 miljoen (exclusief drie tranches van € 22 miljoen welke nog in de begroting 2010 t/m 2012 gedekt moet worden). Hierbij wordt uitgegaan dat de thans ontvangen Rijkssubsidie en regionale bijdragen (totaal € 616 mln.) volledig terugbetaald zullen moeten worden door de Gemeente.

Het advies van de Financiële Advies Groep (FAG) over de gevolgen van het stoppen van het project NZL luidt als volgt:

De opzet voor de analyse voor de quick scan is duidelijk en logisch. De FAG kan zich vinden in de indicatieve cijfers en is van mening dat zij volstaan voor het doel waarvoor zij zijn geleverd. Ondanks de gehanteerde bandbreedtes zijn de cijfers

overtuigend. De FAG tekent hierbij aan dat voor een nauwkeurige raming meer onderzoek nodig is.

10. Overige zaken

Verwerving panden

Met de eigenaren van de panden die na de incidenten van 19 juni 2008 en 10 september 2008 op enig moment op aanwijzing van het bevoegd gezag ontruimd zijn wordt overleg gevoerd over eventuele minnelijke verwerving door de gemeente. Het College stelt de gemeenteraad op korte termijn voor een krediet beschikbaar te stellen voor deze minnelijke verwerving.

Onderzoek Noordlijn

Het onderzoek Noordlijn is opgestart. Hierover zal eerst een conclusie kunnen worden getrokken als de planning en start exploitatie van de NoordZuidlijn helder is.

Boortunnel

Het plan van aanpak voor het maken van de tunnel, inclusief een extra analyse van de risico's en de wijze waarop deze risico's beheerst worden, wordt tezamen met een communicatieplan in het voorjaar 2009 aan de Commissie Verkeer en Vervoer voorgelegd.

Burgerinitiatief

Het College van B&W heeft op 2 december 2008 besloten om het ingediende burgerinitiatief naar aanleiding van het incident op de Vijzelgracht om advies voor te leggen aan de Burgerinitiatief- en referendumcommissie.

Ombudsman

De aanbevelingen van het rapport van de Gemeentelijke Ombudsman over het incident op de Vijzelgracht van 10 september 2008 zijn in februari/maart 2009 beschikbaar. Dit rapport wordt betrokken bij de herstart van de ontgraving.

Rode loper

Het College van B&W heeft tezamen met stadsdeel Amsterdam-Centrum op 2 december 2008 de Nota van Uitgangspunten voor de Rode Loper vrij gegeven voor inspraak. Hiermee geeft het College o.a. invulling aan aanbeveling 10 van de ombudsman (n.a.v. eerste twee incidenten). In januari 2009 wordt met omwonenden en ondernemers gesproken over de inhoud van de nota.

Stukken

Meegezonden stukken

1. Plan stapsgewijze reparatie voegen station Vijzelgracht en Rokin en werkwijze en organisatie project Noord/Zuidlijn van het projectbureau Noord/Zuidlijn
2. Oorzaak van de lekkages op basis van rapport Deltares 'Analyse calamiteit 10 september 2008', versie 4 d.d. november 2008
3. Randvoorwaarden voor herstel op basis van rapport van Deltares 'randvoorwaarden voor herstelplan', versie 3 d.d. november 2008
4. Plan van Aanpak herstel diepwanden stations Vijzelgracht en Rokin (varianten afweging) d.d. 3 december 2008
5. Brief inzake Dienst Milieu en Bouwtoezicht en de aanleg van de Noord/Zuidlijn

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Dienstverlening, Volkshuisvesting en Monumenten



Agendapunt, woensdag 10 december 2008

d.d. 1 december 2008

6. Beoordeling 'Plan van aanpak herstel diepwanden stations Vijzelgracht en Rokin' d.d. 1 december 2008
7. De voortgang van de aanpassingen van het incidentenplan Noord/Zuidlijn en de afstemming van het Incidentenplan op het gemeentelijk Crisisbeheersingsplan d.d. 26 november
8. Verslag Expert Meeting over oorzaak en herstelmethode voegen d.d. 20 november 2008

Ter inzage gelegde stukken

1. Financiële gevolgen stopzetten Noord/Zuidlijn (kabinet, ter inzage gelegd)
2. Financiële gevolgen lekkage Vijzelgracht (kabinet, ter inzage gelegd)

Uitgenodigde andere raadscommissies

n.v.t.

Behandeling in de gemeenteraad

n.v.t.

Financiële toelichting

n.v.t.

Extern overleg

n.v.t.

Advies raadscommissie

n.v.t.

Behandelend ambtenaar

dienst ivv, Peter Dijk



Agendapunt, woensdag 10 december 2008

Portefeuille
Agendapunt

29
0

Onderwerp

Noord-Zuidlijn: stapsgewijs repareren van de voegen van stations Vijzelgracht en Rokin

Gevraagd advies

<vrije tekst>

Argumenten

<vrije tekst>

Kanttekeningen

<vrije tekst>

Uitvoering

<vrije tekst>

Aanvullende communicatie

<vrije tekst>