



Gemeente Amsterdam

Projectbureau Noord/Zuidlijn

Notulen

Contact	Informatiepunt Noord/Zuidlijn
Doorkiesnummer	020 470 4070
E-mail	info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl
Kenmerk	2009900873
Pagina	1 van 15
Vergaderdatum	10 juni 2009
Locatie	Congres Concern Centrum, Weesperstraat 113, Amsterdam
Aanwezig	Namens de adviescommissie Veerman: De heren prof. dr. C. (Cees) Veerman (voorzitter), dr. P. (Piet) Grinwis (lid), mr. R. (René) van de Klashorst (lid), prof. drs. ing. H. (Han) Vrijling (lid), mevrouw mr. J.P. (Marian) Wagemakers (secretaris) Avondvoorzitster: mevrouw M. (Mechtild) Linssen Namens de gemeente Amsterdam: Mevrouw R. Wieman, de heer H. Detmar, de heer P. Andriessen Geïnteresseerden/ belanghebbenden, zie presentielijst. De heer Kunnen (verslag, Notuleerservice Nederland)
Vergadering	Informatiebijeenkomst naar aanleiding van het verschijnen van het adviesrapport 'Bouwen aan verbinding' van de Commissie Veerman over de toekomst van de Noord/Zuidlijn

1. Opening

Mevrouw **Linssen** van het bureau Linssen & Van Asseldonk heet om 19.35 uur alle aanwezigen hartelijk welkom. Ze geeft aan geen expert te zijn op het gebied van infrastructuur, maar ze heeft wel veel ervaring in het leiden van overleggen zoals deze. Zij zal er deze avond voor zorgen dat iedereen met zijn of haar vragen goed aan bod komt.

De commissie-Veerman heeft haar werk op 4 juni afgerond. Deze avond geeft alle belanghebbenden de gelegenheid om vragen te stellen aan de commissie en zo de mening over de Noord/Zuidlijn en de adviezen van de commissie aan te scherpen. Hiermee wil de commissie verantwoording afleggen over haar werk van de afgelopen drie maanden.

Allereerst stelt ze de aanwezige commissieleden voor: de heren Veerman (voorzitter), Van de Klashorst en Grinwis en mevrouw Wagemakers (secretaris). Daarnaast is de heer Vrijling aanwezig, hij was als technisch deskundige adviseur van de commissie.

Als geïnteresseerde toehoorders zijn er een aantal medewerkers van het projectbureau Noord/Zuidlijn. De heer Gerson, die als wethouder in het college van B en W de portefeuilles Verkeer en Vervoer beheert, wilde graag als toehoorder aanwezig zijn, maar moest naar de gemeenteraad. Gisteravond was hij wel bij de bijeenkomst. Zijn persvoorlichter is aanwezig en mag namens hem dingen zeggen.

Vandaag heeft het college van B en W besloten om het advies van de commissie over te nemen. Op 18 en 24 juni zijn er commissievergaderingen gepland. En op 1 of

2 juli zal de raad een besluit over het advies nemen. Daarbij wordt ook gekeken naar het alternatieve plan van de SP.

De avond zal starten met een korte film. Daarna geeft de heer Veerman een korte toelichting op het advies dat is uitgebracht. Vervolgens kunnen er in een aantal rondes vragen gesteld worden. Om 21.00 uur wordt de avond afgesloten, vragen van meer technische aard kunnen daarna aan de commissieleden worden gesteld.

Na de bijeenkomst liggen er exemplaren van de film, het rapport, verschillende persberichten en het besluit van B en W klaar.

2. Vertoning film

Er wordt een korte film vertoond, waarin de geschiedenis van de Noord/Zuidlijn beschreven wordt. Er komt aan de orde hoe de lijn gaat lopen en op welke manier er gebouwd wordt. Er wordt geschetst met welke problemen het project kampt en welke adviezen de commissie Veerman aandraagt om deze problemen het hoofd te bieden.

3. Toelichting door de heer Veerman

De heer Veerman geeft aan dat het college van B en W de commissie op 4 maart heeft gevraagd om advies te geven over:

- 1) de scope van het project; voortgang, alternatieven, maatschappelijke kosten en baten;
- 2) de organisatie van het project;
- 3) de financiering van het project.

De commissie had zich voorgenomen om haar werk in drie maanden te doen. Dat was belangrijk, want elke week dat het werk stil ligt kost 1 miljoen. Deze tijdsplanning is precies gehaald.

De commissie heeft wat betreft de voortgang van het project gekeken naar drie scenario's:

- 1) het afzien van de verdere aanleg van de Noord/Zuidlijn;
- 2) het aanleggen van de Noordlijn;
- 3) voortzetting van de aanleg van de Noord/Zuidlijn, eventueel zonder station Vijzelgracht.

Voorzetten of stoppen?

De commissie heeft geconcludeerd dat voortzetting voordeliger is dan stopzetting of halve aanleg. Het stoppen van het project levert naast het al geïnvesteerde geld (1,14 miljard) een kostenpost op van 600 miljoen euro, bestaande uit het afkopen van contracten, het dichten van de bouwplaatsen en het terugbetalen van subsidie aan de rijksoverheid. De baten bij het stoppen van het project zijn nihil.

Naar het enkel voltooiën van de Noordlijn is goed gekeken. Niet alleen de kosten, maar ook de baten zijn in kaart gebracht. Dat was nooit gebeurd, omdat dat ten tijde van het starten van het project niet verplicht was. Dat is het nu wel en daarom heeft de commissie ook de baten bekeken. Het voltooiën van enkel de Noordlijn blijkt niet aantrekkelijk te zijn, omdat deze optie netto nauwelijks baten oplevert.

De totale aanleg geeft, behalve een werkende vervoerslijn, allerlei bijkomende voordelen, zoals een vergroting van de leefbaarheid van Amsterdam als woon- en werkstad, het vergroten van het prestige van de stad als hoofdstad, toeristische trekpleister en handelscentrum, en het terugdringen van het aantal auto's in de binnenstad.

Bij voltooiën van de Noord/Zuidlijn zullen de totale kosten van het project 3,1 miljard euro gaan bedragen. Dat is meer dan twee keer zoveel als tien jaar geleden verwacht. Voor een gedeelte komt dat door gestegen prijzen, maar een belangrijke factor hierbij is natuurlijk dat het moeilijker en duurder bleek dan men had verwacht om de lijn te bouwen.

De commissie heeft niet gekeken naar alternatieve routes voor de lijn. Er is gekeken naar het voorliggende project. Beslissingen die in het verleden zijn genomen over de route zijn niet heroverwogen, dat was ook niet de opdracht.

Aanpassen organisatie

Veerman geeft aan dat het project niet succesvol afgerond kan worden als de organisatie niet grondig wordt aangepast. Daarom heeft de commissie geadviseerd om het volledige mandaat voor de uitvoering bij het projectbureau te leggen. Er kan dan geen onduidelijkheid meer bestaan over verantwoordelijkheden.

Aanpassen communicatie

Daarnaast moet er veel beter worden gecommuniceerd. De mensen van Amsterdam zijn niet gek, ze willen weten waarom er overlast plaatsvindt, waarom het project zo lang duurt en waarom de kosten zo hoog oplopen. Het is van het grootste belang dat er voortaan open en eerlijk gecommuniceerd wordt over het project en de bijbehorende risico's.

Schadevergoeding

Met het vergoeden van schade moet veel ruimhartiger worden omgegaan. De gemeente is daar veel te krenterig in geweest. De afhandeling van schadegevallen moet coulant en niet bureaucratisch zijn.

Rapport geheel overnemen

Daarnaast heeft de commissie het college aangeraden om niet te gaan 'winkelen' in het rapport. De aanbevelingen hangen allemaal samen en moeten dan ook stuk voor stuk worden uitgevoerd.

4. Vragenrondes

Vragenronde 1

Een **bewoonster van de Vijzelgracht** die haar huis heeft moeten verlaten, wil graag een vraag stellen. Zij vindt het vervelend dat er niemand van de gemeente in haar blikveld zit. Daarom komt de vertegenwoordiger van de heer Gerson ook vooraan zitten.

Toen het rapport van de commissie uitkwam, zat mevrouw thuis en moest ze de uitkomst via de televisie horen. Het feit dat het college van B en W de adviezen van de commissie opvolgt, betekent dat spreekster voorlopig niet terug kan naar haar huis. Ze is inmiddels al een jaar uit haar woning. Ze was geschokt en heeft het projectbureau gebeld om te vragen waarom ze niets van de gemeente had gehoord. Het bleek dat alleen de pers welkom was bij de presentatie van het rapport, de bewoners zouden pas een week later aan de beurt komen. Daarbij is volgens mevrouw gedacht: 'dan zal de pers wel geen belangstelling meer hebben'. De brief met de uitnodiging voor de bewonersbijeenkomst mocht toen nog niet worden verstuurd. Die kreeg spreekster pas later. Dat had volgens haar echt anders gekund. Direct voor of na de persconferentie had de gemeente of de commissie persoonlijk een gesprek met spreekster kunnen hebben en haar persoonlijk op kunnen vangen. De bewoners van Vijzelgracht 26 en de burens van 24 hebben zich de afgelopen jaren sterk gemaakt voor de redding van hun huis. Daarbij zijn ze niet weggelopen voor problemen. Haar huis is een monument dat ze 28 jaar heeft verzorgd, en ze wil het

graag zo snel mogelijk herstellen. Het advies om door te gaan met de bouw van de metrolijn kwam dan ook keihard bij haar aan. Van enige opvang was geen sprake. Er zijn intussen twee rapporten van de ombudsman verschenen, maar er is in het opzicht van de communicatie nog niets veranderd. Haar vraag voor de gemeente als opdrachtgever van de commissie en de commissie zelf is: waarom hebt u ons opnieuw in de kou laten staan?

De **volgende vragensteller** mist in het advies de controle op de uitvoering van de aanbevelingen. Het advies is technisch goed onderbouwd, maar hoe gaat de communicatie nu gecontroleerd worden?
Haar tweede vraag is of ze uit het rapport kan halen dat de Vijzelgracht een project wordt binnen het grote project.

De **volgende vragensteller** is afgevaardigde van het bestuur van de vereniging van eigenaren van het Marie Heinekenplein. Op dit plein bevindt zich hoogbouw waarin 120 gezinnen wonen. Zij spreekt graag de bezorgdheid uit over de risico's. Dat heeft het bestuur ook door middel van een brief naar de commissie gedaan, maar daar is geen antwoord op gekomen. Het gaat over 120 gezinnen in hoogbouw op een gevaarlijke plek. Er is niet alleen bezorgdheid over schade aan woningen, maar vooral ook over de veiligheid. Zeker gezien de gebeurtenissen in Keulen.

De **volgende vragensteller** woont ook in de buurt van de Vijzelgracht en heeft twee korte vragen. De heer Veerman vermeldde volgens haar in zijn presentatie een scenario waarin de Noord/Zuidlijn werd afgebouwd, maar dan zonder station Vijzelgracht. Dat wordt verder nergens vermeld. Ze is daar benieuwd naar. De tweede vraag gaat over de verzakking aan de Vijzelgracht, die spreekster gelukkig van een afstandje heeft meegemaakt: is er inmiddels onderzoek gedaan naar de grond ter plekke, en is er inzicht in hoe verzakkingen in de toekomst voorkomen kunnen worden? Er wordt over risicoanalyse gesproken, maar wat betekent dat concreet?

De **volgende spreekster** geeft aan dat er vaak gezegd wordt dat het belang van de lijn groot is, ook op nationaal niveau. De Noord/Zuidlijn zou een van de intensiefst gebruikte lijnen van Europa gaan worden, maar waar baseert de commissie dat op? Amsterdam is weliswaar een drukke en belangrijke stad, maar geen wereldstad. Haar tweede vraag gaat over de bevriezingen van de wanden van het station aan de Vijzelgracht. Wat zullen de gevolgen daarvan zijn? Vorst in de grond zorgt meestal voor behoorlijke grondverschuivingen. Hoe wordt dat opgelost? Het gebeurt namelijk vlak naast de huizen die er boven staan.
Ze wil ook graag weten hoe de culturomslag op communicatiegebied zou moeten plaatsvinden. De gemeente moet openstaan voor de problemen van de bewoners, die soms zelfs hun huis kwijtraken. Veel mensen vragen zich af of ze nog mensen kunnen laten logeren, omdat dat misschien gevaarlijk is. Hoe kan men die culturomslag voor elkaar krijgen? Al jaren wordt er op een bepaalde manier gereageerd op problemen, hoe kan die nu ineens veranderd worden?

Beantwoording vragenronde 1

De heer **Veerman** geeft aan dat de commissie de presentatie van het rapport naar de omwonenden die hun huis uit moesten anders had moeten doen. Hij betuigt daarover zijn spijt: 'Hier sta ik, en ik kan het niet anders zeggen.' De commissie heeft de emoties die achter de problematiek van de Vijzelgracht zitten onderschat, dat zegt hij eerlijk. Meer kan hij daar niet van zeggen. Mevrouw kan er echter zeker van zijn dat de commissie met grote zorgvuldigheid heeft gekeken naar wat er moet gaan gebeuren en wat daar de consequenties van zijn. De heer Veerman belooft dat wanneer er in de toekomst iets gaat gebeuren, de bewoners daar keurig van op de hoogte zullen worden gehouden. Meer kan hij niet doen. Als het niet op die manier

gebeurt, kan mevrouw de heer Veerman bellen. Hij zal zijn telefoonnummer geven. Als mevrouw hem belt bij problemen, dan zal Veerman de wethouder bellen. Meer kan hij niet doen.

Vragenstelster heeft toch nog een vraag. Ze wil niet zeuren, maar toen ze het projectbureau belde, kreeg ze te horen dat de brieven naar de bewoners met opzet waren tegengehouden, totdat de persconferentie was geweest. Dat geeft haar het gevoel dat men heeft willen voorkomen dat klagende mensen bijvoorbeeld op het landelijke NOS-journaal zouden verschijnen. Waarom is die brief niet op tijd verstuurd?

De heer **Veerman** geeft aan dat de achtergrond van de zaak anders is. De brief is verstuurd op het moment dat de persconferentie begon. De commissie heeft willen waken voor het vervroegd uitlekken van het rapport met alle gevolgen in het Amsterdamse politieke leven van dien. Daarbij zijn de emoties van de bewoners van de Vijzelgracht onderschat, dat heeft hij ruiterlijk toegegeven. Het doel was om het gemeentebestuur en de bevolking in een keer te informeren. Hij heeft zojuist zijn verontschuldigingen aangeboden. Dat heeft de commissie over het hoofd gezien.

Mevrouw aanvaardt het excuus maar blijft zitten met de vraag waarom de brief niet eerder is verstuurd. Een uitnodiging voor een bewonersoverleg bevat toch geen politiek gevoelige informatie?

De heer **Veerman** antwoordt dat deze bijeenkomsten er zijn om bewoners vragen te laten stellen naar aanleiding van de uitkomsten van de rapportage. Mevrouw heeft gelijk als ze zegt dat ze eerder te horen had moeten krijgen dat de kernbeslissing van de commissie was dat er moest worden doorgegaan met de bouw van de lijn.

Over de controle op de communicatie zegt Veerman het volgende: er moet een cultuuromslag komen in de manier waarop de gemeente met de bewoners en met de ondernemers omgaat. Bij het projectbureau, de gemeente en iedereen die bij de bouw betrokken is, moet bij elke beslissing vooropstaan wat de gevolgen betekenen voor de bewoners en de ondernemers die daar wonen, werken, hun brood verdienen en handel drijven. Dat is in het verleden niet het geval geweest en daar heeft de commissie een harde conclusie over getrokken. Het is niet zomaar even gewoon een karwei zoals een leiding door de straat leggen, het asfalt vernieuwen of rails door de straat leggen. Het is een zeer omvangrijk, langdurig, complex en duur probleem. Daarom zegt de commissie tegen de gemeente: wind nergens doekjes om, vertel de mensen hoe het zit en ga met burgers in gesprek over hun gerechtvaardigde verlangens. Er zijn soms ook niet gerechtvaardigde verlangens, maar die laat Veerman nu voor wat ze zijn. Hoe met de mensen wordt omgegaan is een belangrijk punt. Dat is in handen van het projectbureau en de politiek verantwoordelijke. Van belang daarbij is dat er signalen doorkomen als de communicatie niet deugt: 'Pak ze dan bij de lurven.'

De heer **Veerman** geeft niet iedereen zijn telefoonnummer. De mevrouw die hij zijn nummer heeft beloofd is een speciaal geval. Als daarbij in de toekomst dingen misgaan, wil hij best nog een stap zetten, maar hij neemt niet aan dat het nodig zal zijn. De indringendheid waarmee de commissie heeft geadviseerd, moet voor de gemeente voldoende zijn om ervoor te zorgen dat in de toekomst deze fouten niet meer gemaakt worden.

Mevrouw **Linssen** vraagt of het klopt dat de aan te stellen projectdirecteur daar verantwoordelijk voor wordt.

De heer **Veerman** antwoordt dat die inderdaad uiteindelijk verantwoordelijk is. Het is echter vooral van belang dat er ter plekke bij elk diep station, en bij elke keer dat er geboord gaat worden, helderheid wordt gegeven over wat er gebeurt. Er moet direct met de mensen gecommuniceerd worden over gevaren, over de voortgang van het werk, over eventuele onrust en het voorkomen daarvan. Mensen vragen: lopen we gevaar, zeker in hoge gebouwen? Daar heeft de commissie naar gekeken. Professor Vrijling zal straks zeggen welke verhalen reëel zijn. Er zijn ook allerlei spookverhalen aan de gang. Iemand had in een diep station een wekker neergezet en men dacht dat het een bom was. Vervolgens werd de straat werd afgezet en er werd in de media alweer bijna geschreven over verzakkingen. Dat is typerend voor de angst en de onzekerheid waarin men verkeert. De enige manier om daarop te reageren, is volstrekte openheid geven over de manier waarop het werk gebeurt. Vrijling zal straks aangeven dat niemand gevaar loopt. Dat is echt zo, anders zou Veerman het de mensen natuurlijk zeggen.

Een **vragenstelster** geeft aan dat men in Keulen ook geen gevaar liep, maar daar zijn wel doden gevallen. Dat is dan ook haar bezorgdheid.

De heer **Veerman** begrijpt dat heel goed. De commissie heeft goed naar Keulen gekeken. Daar zijn drie dingen samengekomen: de diepwanden waren niet diep genoeg, er is veel te veel water onttrokken en vervolgens is er heel veel hemelwater gevallen. Toen is de zaak onder de diepwanden door gaan schuiven, waardoor een gebouw in de bouwput is gezakt. De bouwputten van de diepe stations in Amsterdam zijn echter stabiel, behalve die aan de Vijzelgracht. Daar is lekkage opgetreden; de wanden zijn stabiel maar er zit een gaatje in. Dat is de achtergrond van de verzakking. Niet dat daar een diepwand weggeschoven is, zoals in Keulen. De commissie heeft ook naar Zurich gekeken. Kortom: ze heeft haar werk gedaan zoals dat hoort.

De commissie heeft bekeken of de Vijzelgracht overgeslagen kon worden. De put zou dan dicht worden gegooid, er zou doorheen geboord worden en men zou voor lief moeten nemen dat er een station minder zou zijn. Daarbij is echter een technisch probleem. In de put van de Vijzelgracht staan stalen kolommen die het wegdek schragen en waar niet doorheen geboord kan worden. Dan zouden de stalen kolommen weggehaald moeten worden en daarvoor zou de hele put open moeten. Alles moet dan worden ontmanteld en dat is nauwelijks doenbaar. Het tweede punt is dat de afstand tussen de stations Ceintuurbaan en Rokin twee keer zo groot wordt. Daarmee vervalt een belangrijk stuk van de voordelen van de hele lijn. In de derde plaats heeft het station Vijzelgracht een bijzondere functie in het kader van de veiligheid. Het station is een *safe haven* voor als er iets gebeurt. Vanaf dat station kunnen reddingsacties ondernomen worden. Er is ook gekeken of het station niet gelegd kan worden onder het Weteringplantsoen, maar dat is te klein in verband met de lengte van het station. Daarom is geconcludeerd dat station Vijzelgracht schrappen geen optie was. Vrijling zal straks een en ander vertellen over de techniek rondom de Vijzelgracht en het bevriezen van de grond.

Vervolgens beantwoordt **Veerman** de vraag over de cijfers omtrent het belang van de Noord/Zuidlijn. Die zijn nogmaals onderzocht. Hij zegt dat de stapels rapporten die over de Noord/Zuidlijn zijn gepubliceerd met een kruiwagen aangerukt moesten worden. Drie instituten hebben daar op verzoek van de commissie naar gekeken. Allereerst het instituut ECORYS Nederland voor de reizigersaantallen. In de tweede plaats heeft een afdeling van Rijkswaterstaat ernaar gekeken, het Kennisinstituut voor Mobiliteit, en in de derde plaats heeft ook het Centraal Planbureau ernaar gekeken. De conclusie was dat het een realistische schatting was. Spreekster zegt volgens hem terecht dat Amsterdam geen wereldstad is, maar de vergelijking met

wereldsteden gaat niet helemaal op. Een stad als Parijs heeft bijvoorbeeld veel relatief kleine lijnen. Amsterdam heeft er maar één, en straks twee. Dat betekent dat die lijnen heel druk bezet worden.

Een **aanwezige** stelt dat het ook zou kunnen dat de metrolijnen niet worden gebruikt, omdat het stelsel te grofmazig is.

De heer **Veerman** verwacht dat niet, zeker gezien de aantakking in het zuiden en de mogelijke verlenging daarvan naar Amstelveen, Schiphol en Purmerend. Dat zijn reële mogelijkheden. Het kan echt een slagader van vervoer worden, dwars door Amsterdam.

De **voorzitter** vraagt of die mogelijke verlengingen van de lijn in de schattingen zijn meegenomen.

Volgens **Veerman** zijn de verwachtingen voor als de lijn in functie is. Daar komt bijvoorbeeld nog bij dat er minder auto's in het centrum komen. Als de lijn doorgetrokken wordt, dan worden de aantallen vervoerde personen nog groter.

Professor **Vrijling** beantwoordt vervolgens enkel vragen. Linsen geeft aan dat er twee soorten vragen voor hem zijn: alles rondom de Vijzelgracht en de situatie rond het Maria Heinekenplein.

De heer **Vrijling** grijpt allereerst even terug naar Keulen. Hij geeft aan dat het absoluut niet mag dat een goed ontworpen gebouw zomaar als een kaartenhuis in elkaar stort. Er zijn volgens hem niet alleen fouten gemaakt bij het bouwen van de metro daar, maar het had ook op moeten vallen dat er steeds weer zand uit de putten kwam.

Het gebouw aan het Heinekenplein kent hij niet, maar goed ontworpen gebouwen zullen in Nederland niet op een dergelijke manier instorten, ook niet als de grond zich gedraagt zoals in Keulen

Een **aanwezige** merkt op dat er in Amsterdam in de buurt van de metro gebouwen staan van driehonderd tot vierhonderd jaar oud. Die zijn natuurlijk niet gebouwd volgens de nieuwste inzichten.

De heer **Vrijling** geeft aan dat het gebouw in Keulen juist behoorlijk nieuw was, en dat het dus heel merkwaardig is dat het zomaar in elkaar viel.

De **voorzitter** wil graag terug naar de vraag over het Heinekenplein. Daarbij gaat het om nieuwbouw. Het antwoord van de heer Vrijling is blijkbaar dat er met een dergelijk gebouw weinig kan gebeuren.

De **vragenstelster** zegt Vrijling dan nu dus op zijn bruine ogen te moeten geloven.

De heer **Veerman** vindt inderdaad dat spreekster dat moet doen, ook omdat achter die bruine ogen een heleboel hersens zitten.

De **voorzitter** vraagt Vrijling of hij zich toch iets voor kan stellen bij de angst van de bewoners, en of hij die angst enigszins weg kan nemen.

De heer **Vrijling** reageert daarop door te zeggen dat het boorproces een beheerst proces is. De ruimte bij de boormachine is steeds volledig gesloten en de tunnel die ontstaat, heeft een iets kleinere doorsnede dan de boormachine. De ruimte rond die tunnel wordt steeds onmiddellijk opgevuld. Daardoor zullen slechts minimale

verzakkingen ontstaan, waarschijnlijk enkele millimeters, in de straten recht boven de tunnel. Naar de zijkanten toe neemt dat steeds meer af.

Een **vragenstelster** merkt op dat bij hogere gebouwen een kleine verzakking al gevaar kan opleveren.

De heer **Vrijling** antwoordt dat het inderdaad zo is dat een hoger gebouw verder voorover gaat leunen als het verzakt. Nieuwe gebouwen staan echter dieper gefundeerd dan huizen aan de Vijzelgracht.

De **vragenstelster** geeft aan dat er twee medewerkers van het projectbureau zijn komen kijken. Zij spraken tegen een bestuurslid wel hun bezorgdheid uit, mede omdat er nu al scheuren in het gebouw zitten. Vandaar dat ze graag nogmaals haar bezorgdheid neerlegt. Ze hoopt dat haar signaal serieus genomen wordt, het gaat immers om 120 gezinnen.

De heer **Vrijling** geeft aan dat haar signaal inderdaad serieus genomen wordt. Hij wijst erop dat Veerman op de televisie in de tang werd genomen over het niet publiceren van de lijst met risico's, door mevrouw Polak. Alle dingen waar spreekster bang voor is, heeft de commissie in de lijst met risico's staan.

Spreekster vraagt wie ze kan bellen om eens te komen kijken naar de situatie.

De heer **Vrijling** wijst daar het projectbureau voor aan; de commissie is klaar met het werk. Haar taak is ten einde. Men wil best nog een beetje helpen en de bewoners te woord staan, maar veel meer kan er niet gebeuren.

De **voorzitter** wijst erop dat in het advies van de commissie staat dat bewoners contact moeten opnemen met het projectbureau als er ook maar iets gebeurt. Elke kleine scheur moet worden gemeld. De toekomstige organisatie moet daar heel actief mee omgaan.

De heer **Vrijling** zegt dat ook duidelijk moet worden aangegeven wat men denkt dat er gaat gebeuren als de boormachine zijn werk gaat doen. Als daar een tijdje mee wordt gewerkt dan is steeds beter te voorspellen hoe de grond zich gaat gedragen. Dat moet gecommuniceerd worden naar de bewoners. Iedereen die het te angstig vindt, krijgt van de gemeente aangeboden elders te logeren, totdat de boormachine voorbij is.

Spreekster stelt dat niemand een situatie als de Vijzelgracht wordt gegund.

De heer **Vrijling** geeft aan dat zulke dingen niet gebeuren als alles goed gaat. Maar de commissie heeft geadviseerd om omwonenden die het te angstig vinden alternatieve tijdelijke huisvesting aan te bieden. De commissie beslist daar niet over, maar het is wel een advies.

De **persvoorlichter** van de wethouder gaat navragen bij het projectbureau of er onderzoek is gedaan naar het gebouw aan het Marie Heinekenplein. Ze zal ervoor zorgen dat die informatie bij de vragenstelster terechtkomt.

De **voorzitter** gaat verder met de vraag over de Vijzelgracht. Is er inzicht in de problemen die daar zijn ontstaan en kan er iets gezegd worden over de gang van zaken rond het bevroren van de grond?

De heer **Vrijling** meldt dat er over de hele wereld diepwanden worden gemaakt, in vele landen. Over het algemeen gaat dat goed. Eigenlijk was het technisch het

gevaarlijkste toen ze gemaakt werden. Het grootste gevaar is dus al geweken. Toen was er een heel diep gat waar alleen water met klei in stond. In dit geval is het maken van het beton niet gegaan zoals het hoort en zitten er her en der lekkages in de voegen. Dat kan niet makkelijk gemeten worden. Men was voorzichtig aan het graven en toen is er toch een lekkage ontstaan, onder het zand. Bij het uitgraven van het zand moest de waterstand in de put verlaagd worden, zodat men niet met de voeten in het water liep. Daaronder is het toen gaan lekken. Als het lekt op een ongelukkige plaats, komt er water doorheen en een beetje zand en dat kan heel snel de gevolgen hebben die geschetst zijn.

De oplossing is om aan de binnenkant de wand te bevriezen. Dan kan de bevroren grond uitgegraven worden. Vervolgens worden er stalen platen op de voegen geplaatst om de zaak te verzekeren, zodat het dicht zit.

De **voorzitter** vraagt hoe het zit met het uitzetten en bewegen van de grond die wordt bevroren.

De heer **Vrijling** vertelt dat er buizen waar koelvloeistof doorheen stroomt in de grond worden geboord langs het hele station. Dan wordt er een paar weken gekoeld tot al het grondwater bevroren is.

Mevrouw **Linssen** vraagt of er dan niets gaat schuiven.

Volgens **Vrijling** zal er wel iets gaan schuiven, maar dat zit aan de binnenkant van de diepwand, in het station.

De **vragensteller** wil weten wat dan precies de massa is van wat er wordt bevroren.

De heer **Vrijling** geeft aan dat het grondwater is. Het wordt bevroren op grote diepte. Dan wordt het ijs weg gehakt en naar boven gebracht. Daarna worden er gauw stalen platen op gezet, als de grond nog bevroren is. Het staal neemt dan de waterdichte functie over.

Bij het Rokin wordt hetzelfde proces voorgesteld. Er wordt alleen nog gekeken of het handiger is om aan de binnenkant te bevriezen of aan de buitenkant. Beide opties worden bekeken door het projectbureau.

Een **mevrouw** vraagt zich af of het zeker is dat de matige kwaliteit van het beton de oorzaak is geweest van de verzakkingen van de Vijzelgracht.

De heer **Vrijling** antwoordt daar bevestigend op. Hij vertelt dat de voegen van de betonlagen niet goed waren gesloten, daar zat een beetje klei tussen. Daarom spoot er water door de voegen heen. Dat was grondwater, dat staat namelijk tot vlak onder de straat. Met dat grondwater kwam fijn zand mee. Als er dan een aantal liter zand mee stroomt, dan gaat de grond natuurlijk verzakken.

Er zitten rubberen voegprofielen tussen de betonnen wanden. Het is de bedoeling dat het stalen profiel verwijderd wordt terwijl het rubber blijft zitten, maar dat is her en der niet goed gegaan. Men heeft een beetje zitten 'rossen', waardoor het werk *substandard* is geworden, niet zoals het hoort.

Er hoort netjes rubber te zitten tussen twee stukken betonnen wand. Dat wordt ingebracht met een stalen profiel. Als het rubber dan vastzit in het beton, trekken ze het staal eruit, maar dat is in dit geval heel slordig en met tamelijk veel geweld gebeurd. Het staal zat namelijk vastgeplakt in het beton.

Er zijn verschillende manieren om wanden dicht te maken. Het kan ook gebeuren door er een ronde buis tussen te zetten. Dan ontstaat er een soort hol-bolverbinding, die is heel stevig en betrouwbaar. Alle diepwanden zijn echter al klaar.

Een **aanwezige** merkt op dat Vrijling suggereert dat de verzakking bij de Vijzelgracht slechts een incident was. Inmiddels zijn er in de zomer van vorig jaar in een heel korte periode drie verzakkingen geweest. Mevrouw is benieuwd of dat alle drie incidenten waren, waarop eigenlijk maar een heel kleine kans was.

De heer **Vrijling** zegt dat op het moment dat er ontdekt wordt dat diepwanden niet goed zijn, maatregelen bij de hand moeten zijn om onmiddellijk te kunnen repareren. Hij wist niet dat er drie incidenten hadden plaatsgevonden, hij dacht dat het er twee waren. Uit het rapport van de ombudsman bleek dat bij de tweede lekkage geen reparatiemogelijkheden bij de hand waren. Dat hoort wel. In het rapport van de commissie staat dat er voortaan altijd reparatiemogelijkheden bij de hand moeten zijn.

Vragenronde 2

De **voorzitter** geeft nogmaals aan dat men met specialistische of heel technische vragen na het overleg bij de individuele commissieleden terecht kan. Vervolgens inventariseert ze wie er vragen willen stellen.

De **voorzitter van Ondernemersvereniging Rokin** heeft met aandacht geluisterd en heeft het rapport ook gelezen. Hij hoort dat er rond de Vijzelgracht dingen zijn gebeurd die tot gevolg hadden dat is heroverwogen om het station aan te leggen, of in functie te nemen. Er zijn elementen die deze gedachte doen postvatten. Waarom zou dat voor het station Rokin anders zijn? Dat is spreker niet helemaal duidelijk. Wat is er nou zo specifiek aan de Vijzelgracht?

Zijn tweede vraag gaat over het bouwproces. Er is al in eerdere fases kritisch naar het project gekeken, naar aanleiding van calamiteiten. Vervolgens komen er geleerden kijken en die zeggen altijd dat ze ernaar gekeken hebben en dat er echt niets aan de hand is. Nu zegt de commissie dat alles erg veilig is en dat ze alles in kaart heeft gebracht. Spreker zet daar een vraagteken bij. Hij zegt dat er kennelijk vaak onverwachte ontwikkelingen plaatsvinden. Die zijn niet te voorzien en die leiden toch tot forse aanpassingen ten aanzien van de aanleg.

De derde vraag van spreker gaat over de manier waarop de afgelopen jaren met de direct belanghebbenden is omgegaan. Er zijn een aantal adviezen uitgebracht aan de gemeente op dit gebied, maar de gemeente heeft dergelijke adviezen al heel vaak gehad. De gemeente zegt dat het leven gebeterd gaat worden. De commissie heeft zelf de gevoeligheid onderschat rond de problematiek van de Vijzelgracht. Daar heeft Veerman zijn excuses voor aangeboden. Op die manier worden echter vaker dingen onderschat volgens spreker. Zijn vraag is dan ook hoe de commissie de borging van de adviezen heeft geregeld. De gemeente is de afgelopen jaren geen betrouwbare uitzender van communicatie geweest. Hoe kan dat veranderd worden?

Een **lid van de ondernemersvereniging van de Vijzelgracht** stelt de volgende vraag. Hij geeft aan dat er al vaker adviezen zijn geweest aan de gemeente, bijvoorbeeld van de ombudsman. Daar is echter niets mee gebeurd. Hoe gaat de commissie controleren of de adviezen worden uitgevoerd, zodat iedereen hier volgend jaar niet weer hoeft te zitten?

Hij wil ook graag weten of het mogelijk is dat de aannemer de bewoners direct informeert als er risico's worden geconstateerd. Dat is beter dan pas informeren als er daadwerkelijk verzakking heeft plaatsgevonden. Preventie is beter dan een vliegende brigade.

Een lid van de vereniging van eigenaren van de Weteringdwarsstraat geeft aan dat deze vereniging heeft besloten dat er een bouwexploot wordt uitgebracht op het moment dat de werkzaamheden weer beginnen. Dat is een momentopname die via de deurwaarder gaat. Het is een vrij dure aangelegenheid, maar toch buitengewoon nuttig. Mocht er iets gebeuren dan kan men ook met recht bij de gemeente terecht met een schadeclaim. Zijn vraag is of de commissie de omwonenden adviseert om een bouwexploot te laten maken.

Een andere aanwezige wil daarop aansluiten. Zij is geen lid van een vereniging van eigenaren en kan zich een bouwexploot niet veroorloven. Ze wil graag weten of een dergelijk exploit wellicht op kosten van de gemeente zou kunnen worden gedaan.

Beantwoording vragenronde 2

De heer **Veerman** gaat in op het verschil tussen de stations Rokin en Vijzelgracht. De diepwanden, die allemaal al gemaakt zijn, krijgen bij de Ceintuurbaan een 8 of een 9, die van het Rokin een 6 en die bij de Vijzelgracht een 4. Vrijling heeft net toegelicht wat daar de oorzaak van is; het zijn de voegen die niet deugen. Bij het Rokin is het ook niet zoals het hoort, vandaar dat daar ook wordt gekeken naar de optie om de grond te bevriezen. Waarschijnlijk gebeurt dat vanaf de buitenkant. Dat is technisch makkelijker, maar het geeft wel meer overlast. Er wordt bekeken of dat allemaal doenbaar is, ook in overleg met de omwonenden.

De diepwanden zijn gemaakt en zijn zoals ze zijn. Nu is het niet zo dat de diepwanden de uiteindelijke wanden blijven van de stations. Wellicht hebben sommige aanwezigen het wel eens gezien, dat is ruw beton. Er komt een mooie, gladde, afgewerkte wand voor. Dat is wand die het grondwater straks tegen gaat houden. Die wand wordt gemaakt als de stations droog zijn, want dan kan men erbij. Dan is er ook geen gevaar meer voor lekkages. De kritische periode is het ontgraven. Bij de Vijzelgracht zijn de wanden niet in orde. Daarom moet er gevoren worden en grond worden uitgegraven. Daar wordt de tijd voor genomen. Die tijd wordt teruggewonnen als er vanaf twee kanten naar de Vijzelgracht geboord wordt. Als er vanaf één kant geboord wordt en de Vijzelgracht is niet gereed, dan kan men niet verder. Daarom adviseert de commissie om van beide kanten naar de Vijzelgracht te boren. Dan is er in de tussentijd alle tijd om het station daar in orde te maken.

Nu wordt er bestudeerd of dat een haalbare kaart is. De boor moet namelijk verplaatst worden, of er moeten één of twee boren worden bijgekocht. Dat kost wel een hoop geld, maar in vergelijking tot de tijd die gewonnen wordt, komt dat makkelijk terug. Een jaar vertraging kost meer dan 50 miljoen euro, een boor kost 40 miljoen. Als er negen maanden gewonnen worden met het kopen van een extra boor, dan kan dat al uit. De commissie heeft de gemeente geadviseerd die optie te bekijken, ze heeft de consequenties daarvan in drie maanden niet totaal kunnen overzien. De bedoeling ervan is om tijd te scheppen om station Vijzelgracht heel secuur te verzorgen.

De heer **Veerman** verwijst voor de vraag over de nieuwe organisatie en de verantwoordelijkheden naar een schema uit de presentatie die hij heeft gehouden. Dat is de garantie voor het voortaan beter communiceren. Het college van B en W is en blijft natuurlijk eindverantwoordelijk voor hele project. De projectdirecteur wordt echter verantwoordelijk voor de totale uitvoering van het project. Als er iets fout gaat, is het dus voortaan volstrekt duidelijk wie daar verantwoordelijk voor is. Nu is dat heel diffuus. Er ligt een gedeelte van de verantwoordelijkheden bij de gemeentelijke diensten, een ander deel bij het projectbureau en er liggen ook nog verantwoordelijkheden in de bestuurlijke sfeer. In de toekomst verandert dat. Het is echter wel griezelig om één persoon alle macht te geven. Sommigen zijn daar wel op uit, maar dat moet voorkomen worden. Daarom zet de commissie naast de projectdirecteur een onafhankelijk projectcommissariaat in met drie mensen van

buiten en twee mensen van binnen. Dat zijn de directeur van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer en de directeur van de dienst Milieu en Bouw. Die twee mensen zijn verantwoordelijk voor de medewerking van de ambtelijke diensten van de gemeente zelf, voor het geven van vergunningen en voor het ondersteunen van het projectbureau. Die moeten daar dus bij zitten. De andere drie leden zijn van buiten. Zij zijn onafhankelijk, hebben met niemand te maken en worden door het college en de gemeenteraad benoemd. Dit projectcommissariaat houdt toezicht op de projectdirecteur. En het houdt er toezicht op dat er gebeurt wat er gebeuren moet. In het verleden werden verantwoordelijkheden op elkaar afgeschoven en daardoor bleven zaken liggen. Dat kwam omdat verantwoordelijkheden niet duidelijk waren. De wethouder kan zelf geen toezicht houden op elke stoeptegels die verlegd wordt en elke uitvoeringsdaad. Dat kan nu eenmaal niet. Dat moet iemand doen die dagelijks bij het project betrokken is. Dat is de projectdirecteur en die moet worden gecontroleerd door mensen van buiten. Dit advies is overgenomen door het gemeentebestuur. De controle op de naleving van de aanbevelingen van de commissie wordt dus in handen gelegd van onafhankelijke mensen. Het is een grote stap die het gemeentebestuur hier zet om het vertrouwen van de mensen terug te winnen. De leden van het commissariaat zijn niet politiek en zijn van niemand afhankelijk. Ze kijken alleen maar naar het belang van de beloofde voortgang. Wie het zijn is nog niet bekend. Het gemeentebestuur moet op die plekken wijze mensen gaan benoemen.

De heer **Veerman** geeft aan dat Vrijling al zei dat de commissie nog eens goed naar alle risico's heeft gekeken. Daarbij is ook gebruikgemaakt van kennis van buitenlandse projecten. Er is gekeken of alle risico's nu in kaart waren gebracht. Een risico is een vermenigvuldiging van een kans maal het gevolg. Als er een kleine kans is met een groot gevolg, dan is er een groot risico. Een grote kans met een klein gevolg geeft ook een groot risico. Die risico's heeft de commissie allemaal op een rijtje gezet. Toen mevrouw Polak in de uitzending van Nova aan Veerman vroeg waarom hij die risicoberekeningen niet bekend wilde maken, had hij daar maar een reden voor: de commissie heeft aan elk risico een financieel plaatje gehangen. Als dat bekend wordt, dan weet elke aannemer hoeveel geld er voor werkzaamheden gevraagd kan worden. De berekeningen zijn echter stuk voor stuk stelselmatig benoemd en ze zijn bekend bij het college en het projectbureau. Als de risico's zich echter niet voordoen, dan valt het geld dat daarvoor is gereserveerd vrij.

Zijn alle risico's dan bekeken? Veerman denkt van wel. De commissie is er met een fijn potloodje langsgegaan, geholpen door de adviseurs Bol en Vrijling. Daarnaast is er ook nog een extern bureau in de arm genomen, dat nog nooit met dit project te maken had gehad. Er zijn echter altijd risico's. Risiceloosheid bestaat niet. Zo heeft ook niemand de zekerheid dat hij of zij niet overreden wordt bij het naar buiten gaan. Het enige wat men kan doen, is heel goed kijken en de werkzaamheden zo goed mogelijk uitvoeren.

De uitvoering en de communicatie met de aannemers is van groot belang. Alle partijen moeten goed met elkaar communiceren. Daar heeft het in het verleden aan ontbroken. De aannemer heeft natuurlijk een belang, die wil geld verdienen. De gemeente wil een goed product krijgen. Die belangen hoeven niet altijd tegengesteld te zijn. Een aannemer heeft ook ervaring en heeft vaak meer werk op andere plekken gedaan, zodat er kennis is over hoe werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Bij aannemers zit vaak veel meer kennis op dat gebied dan bij medewerkers van ambtelijke diensten. Het is dus zaak om die expertise te gebruiken, terwijl de aannemer de expertise niet gebruikt om de eigen kas te spekken, bijvoorbeeld door meerwerk uit te voeren.

Het projectbureau moet goed communiceren met de aannemers en vertrouwen op hun technische adviezen. Als een aannemer zegt: zo zou ik het niet doen, dan moet

de gemeente wel heel goede redenen hebben om het toch door te zetten. Dit zegt Veerman graag met nadruk.

Een **aanwezige** geeft aan het wel erg kwalijk te vinden dat een aannemer niet mag weten welk bedrag voor werkzaamheden is gereserveerd omdat het anders op de rekening komt te staan.

De heer **Veerman** nuanceert dat beeld; als men bij de Albert Heijn jam koopt wordt er ook niet bij verteld wat de inkoopprijs is. Dat is volgens Veerman precies hetzelfde. Het gaat om de commerciële marge. Om goed om te gaan met gemeenschapsgeld moet je zorgen dat risicoberekeningen niet op straat komen te liggen. De risico's zijn echter helder en in kaart gebracht.

De heer **Veerman** vindt het laten uitvoeren van een bouwexploot heel verstandig. Het is een opname van de situatie. Hij kan zich voorstellen, hoewel hij met het advies buiten het boekje treedt, dat ook de gemeente belang heeft bij het laten uitvoeren van een bouwexploot. Er ontstaat zo een heldere nulsituatie. Als er schade ontstaat, dan is het voor beide partijen van belang om te weten hoe de situatie op moment nul was.

Een **aanwezige** heeft begrepen dat er op bepaalde schaal al bouwexploten zijn uitgevoerd.

De heer **Veerman** kan zich voorstellen dat in het kader van de meer genereuze afwikkeling van schadegevallen er goed gekeken gaat worden naar het laten uitvoeren van een bouwexploot. Hij vraagt aan de aanwezige van de gemeente om dit als een extra advies van de commissie mee te nemen. Hij vindt het heel verstandig. Veerman heeft in het verleden zelf ook wel eens bouwexploten laten uitvoeren en dat vond hij heel prettig. Als de gemeente bouwexploten in grote omvang aan een bureau aanbesteedt, dan kan er vast kwantumkorting worden gegeven. Een groter pleidooi zegt hij niet te kunnen houden.

Hij kan zich voorstellen dat de gemeente en de eigenaren beiden een deel van de kosten voor hun rekening nemen. Daar moet een modus voor gevonden worden. Veerman kijkt even naar de commissie om te zien of men het eens is met zijn advies. Hij ziet iedereen driftig knikken. Het zou dan een beleidslijn moeten worden.

Als er iets gebeurt bij werkzaamheden en een aannemer constateert dat, dan moet dat onmiddellijk naar het projectbureau worden gecommuniceerd. En direct naar de bewoners, zonder meer. Veerman noemt dat gewoon boerenverstand. Communicatie moet snel en helder plaatsvinden. Als er iets misgaat, moeten er onmiddellijk maatregelen getroffen worden. En risico's moeten niet onderschat worden. Dat gebeurt vaak als mensen niet weten dat ze verantwoordelijk zijn of niet willen weten dat ze verantwoordelijk zijn. Dat moet veranderen. Er moet aangewezen worden wie er aanwezig was, wiens taak het was en wie iets verzuimd heeft te doen. En als het nodig is, moet het gat van de deur gewezen worden. Veerman merkt lachend op dat het misschien maar goed is dat hij geen projectdirecteur is.

Mevrouw **Linssen** geeft aan dat een medewerker van het projectbureau graag een vraag wil stellen namens een mevrouw die niet aanwezig is. Zij had graag aanwezig willen zijn, maar is te slecht ter been om hier naartoe af te reizen. Haar vraag aan de heer Veerman is of de Vijzelgracht teruggebracht zou kunnen worden in de Vijzelgracht. Ze vraagt zich af wat Veerman daarvan vindt en of het denkbaar is dat de oude situatie wordt hersteld. Zij zou daar een hartstochtelijk pleidooi voor hebben gehouden als ze aanwezig had kunnen zijn.

De heer **Veerman** stelt dat de grachten terugbrengen geen kleinigheid is. De commissie heeft vele suggesties gekregen uit heel het land. Er is gesuggereerd om

de Vijzelgracht open te graven, er een gracht van te maken en er vervolgens caissons in af te zinken waardoor de metro kan rijden. Dat is echter niet de bedoeling. Het zou een totale verandering zijn van het project en dus is het niet realiseerbaar. Om de grachten terug te brengen, is meer nodig dan alleen een gat graven. Daarbij kan Veerman zich voorstellen dat de bewoners van de Vijzelgracht over zo'n plan ook opvattingen hebben. Een stuk van het gat voor de gracht is er wel, maar de rest ook uitgraven behoort niet tot de mogelijkheden. De medewerker van het projectbureau mag dus rapporteren aan mevrouw dat de commissie in haar suggestie geen gat ziet. Dat zal ze waarschijnlijk met de commissie oneens zijn, maar Veerman kan het niet mooier maken.

Een **medewerker van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf** stelt de laatste vraag. Dat doet hij echter als bewoner van Amsterdam. Hij wil graag weten waarom de commissie heeft geadviseerd het projectbureau verantwoordelijk te maken. In veel buitenlandse steden maakt men het vervoersbedrijf verantwoordelijk. Men wil namelijk een werkend vervoerssysteem hebben. En niet alleen op de dag van oplevering, maar ook na dertig jaar. Als gekeken wordt naar succesvolle systemen in Madrid, Parijs of zelfs Rotterdam, dan blijkt dat het vervoersbedrijf daar steeds de verantwoordelijke was. De HSL is een geweldige lijn, maar er rijdt geen trein, want daar was bij de bouw nou net even geen rekening mee gehouden.

De heer **Veerman** geeft aan dat de projectdirecteur verantwoordelijk is tot en met het rijden van de treinen.

Spreker vraagt of dat ook daarna nog zo is, bijvoorbeeld vijftien of twintig jaar later.

De heer **Veerman** zegt dat daarop een zeer eenvoudig antwoord mogelijk is. Rotterdam heeft een ingenieursbureau, de Dienst Gemeentewerken. Dat bureau is groter dan het ambtenarenapparaat in Brussel. Het is een van de beste ingenieursbureaus van Nederland. Dat heeft Amsterdam in de verste verte niet. Daar is in het verleden voor gekozen. Men heeft die expertise buiten het gemeentelijk bedrijf geplaatst. Er is binnen de gemeente wel een hoogwaardige expertise, maar die is zeer beperkt. Bij een project van deze omvang is hulp van een ingenieursbureau nodig. Dat heeft eerst apart gewerkt van de gemeente. Daarna is het geïntegreerd en later is het projectbureau ontstaan. Al deze stappen hebben echter niet geleid tot een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling.

De **vraagsteller** geeft voor de duidelijkheid nogmaals aan dat hij bij het Gemeentelijk Vervoersbedrijf werkt, maar hier zit als bewoner. Volgens hem is de Ringlijn aangelegd voor drie kwart van de kosten en rijdt die perfect. De gemeente Amsterdam had wel degelijk die kennis. Hij snapt niet dat de commissie dat niet in het advies betrokken heeft.

De heer **Veerman** zegt niet te zijn opgeknapt van de eigen kennis van de gemeentelijke diensten. Het is hard om te zeggen. Het is wel begrijpelijk, omdat ervoor gekozen is om die expertise buiten te zetten, te *outsourcen*. Of dat verstandig is? Daar denkt men in Rotterdam heel anders over. Daar was overigens ook een put die maar niet dicht ging. Die heeft de bekende Rotterdamse naam de Blunderput. En Den Haag heeft ook zijn portie gehad met de tramtunnel.

De **voorzitter** gelooft dat er geen tunnels zonder risico zijn. Zij dankt iedereen namens de commissie heel erg hartelijk voor de belangstelling voor het advies. Er blijven een paar commissieleden achter om specialistische en technische vragen te beantwoorden. Ze wenst eenieder een behouden thuiskomst toe en hoopt ondanks alles op een goede toekomst om en nabij de Noord/Zuidlijn.

Ze sluit de bijeenkomst om 21.04 uur.

Presentielijst bewoners/ondernemers

Voorletter	Naam
H.	Alitou
D. van den	Broek
N. van	Capelle
P.	Doeswijk
B.H.A. van	Duykeren, B.H.A.
B.	Feijen
H. van	Gelder
M.	Held
S. van	Hintem, Simone
C.	Holtkamp
Y. van den	Hurk
	Jansen
	Manenschijn
de	Jong
J.	Kaars Sijpesteijn
Ir. J. Tj.	Kerkhoven
M.	Koning
R.	Koning
	Koster
	Lo
T.	Mansens
J.	Root
J.	Top
van	Zwijndregt