



vergadering	:	Informatiebijeenkomst casco-funderingen Vijzelgracht
afdeling	:	Noord/Zuidlijn
datum en tijd	:	20 februari 2001, 19.30 uur
aanwezig	:	zie presentielijst, hr. van Manen (Schadebureau), hr. Kuyper (Grondbedrijf Amsterdam), hr. Kaalberg (Adviesbureau NZ), hr. de Vries en Ponne (Dienst Binnenstad), hr. Andriessen en Kranenveld (Projectbureau NZ), mw. de Jong en Leyer (Projectbegeleiding)
afwezig	:	
kopie aan	:	Paul Andriessen, Arie Klinkert (Projectbureau Noord/Zuidlijn), Robert de Jager (Adviesbureau Noord/Zuidlijn)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en geeft een toelichting op de agenda. De avond staat in het teken van het casco-funderingsonderzoek, het casco-funderingsherstel en de bijdrageregeling voor het casco-funderingsherstel. Voordat we op het programma overgaan, worden vragen geïnventariseerd van de aanwezigen die zij op deze bijeenkomst beantwoord willen zien (**zie bijlage 1**). De vragen worden opgeschreven en komen gedurende de bijeenkomst in de verschillende presentaties aan de orde.

2. Stand van zaken en voortgang casco-funderingsonderzoeken

De heer van Manen, Manager Schadebureau Noord/Zuidlijn, vertelt dat het bouwkundige onderzoek bestaat uit (1) het casco-funderingsonderzoek en (2) bouwkundige vooropnamen. Het Schadebureau voert het bouwkundig onderzoek in opdracht van de gemeente Amsterdam uit. Het bouwkundig onderzoek moet voor de start van de bouw van de stations en de tunnelbuis van de Noord/Zuidlijn afgerond zijn.

Het casco-funderingsonderzoek bestaat uit 4 delen:

- Archiefonderzoek
- Visuele binnen- en buiteninspectie
- Funderingsinspectie (indien noodzakelijk geacht door een technische werkgroep)
- Funderingsherstel

Voor het casco-funderingsonderzoek station Vijzelgracht zijn 2 prioriteitsgebieden vastgesteld: de Vijzelgracht en de zijstraten van de Vijzelgracht. Het Schadebureau heeft als eerste haar aandacht gericht op het vaststellen van de panden met funderingsklasse IV en het informeren van de eigenaren van deze panden. Alle eigenaren krijgen een rapport van het funderingsonderzoek van hun pand. De eigenaren van een pand met funderingsklasse IV worden door het Gemeentelijk Grondbedrijf Amsterdam benaderd in verband met het benodigde funderingsherstel.

Vanuit de zaal wordt gevraagd wat de richtlijnen zijn bij het vaststellen van een funderingsklasse. Geantwoord wordt dat de Stedelijke Woningdienst (SWD) beschikt over

een basisrapport, waarin de uitgangspunten voor het vaststellen van funderingsklassen staan. De grenzen tussen klasse III en IV zijn duidelijk afgebakend en vastgesteld in de wet. De heer de Vries (Dienst Binnenstad Amsterdam) vertelt dat de grenzen zijn afgeleid uit de Woningwet en het Bouwbesluit. Het niveau van de technische veiligheid van panden is aan te tonen met behulp van rekensommen. De funderingsklassen worden dus objectief vastgesteld. Vanuit de zaal wordt gevraagd of de maatstaven die bij het funderingsonderzoek zijn gehanteerd in verband met de Noord/Zuidlijn niet zwaarder zijn dan anders. Dat is niet zo. De uitgangspunten die worden gehanteerd bij het vaststellen van een funderingsklasse zijn op te vragen bij de SWD.

De heer van Manen geeft aan dat de rapporten voor de klassen I, II en III helaas lang zijn blijven liggen, maar inmiddels is begonnen ook deze huiseigenaren op de hoogte te stellen. Het Schadebureau hechtte meer belang aan de kwaliteit van het onderzoek dan de snelheid van het onderzoek. Prioriteit heeft gelegen bij het vaststellen van welke panden daadwerkelijk een zwakke fundering hebben (klasse IV) en bij het verzamelen van zoveel mogelijk informatie.

Het funderingsrapport komt tot stand op basis van:

- de onderzoekgegevens
- een advies van de Stedelijke Woningdienst (SWD)
- een beoordeling door de technische werkgroep (bestaande uit deskundigen van het Adviesbureau Noord/Zuidlijn, de SWD, de dienst Binnenstad Amsterdam en de stadsdelen)
- een gezamenlijke vaststelling van een kwaliteitsklasse
- een advies van het Schadebureau aan het Projectbureau Noord/Zuidlijn.

De heer van Manen laat de stand van zaken van het casco-funderingsonderzoek op een sheet zien. Op de Vijzelgracht en in de zijstraten zijn in totaal 211 panden onderzocht. Voor 205 panden is het onderzoeksrapport afgerond. Daarvan is de verdeling van de funderingsklassen als volgt:

Funderingsklasse I:	31 panden
Funderingsklasse II:	89 panden
Funderingsklasse III:	36 panden
Funderingsklasse IV:	49 panden

Op de vraag of er nog meer panden met klasse IV bij zouden kunnen komen, wordt geantwoord dat dat alleen het geval kan zijn bij de panden waarvan het onderzoek nog niet is afgerond. Bij die panden is nog onduidelijk of er sprake is van klasse III of IV. De eigenaren van deze panden zijn hiervan op de hoogte gesteld.

Vanuit de zaal wordt gevraagd hoe het kan dat de criteria voor de funderingsklassen in de loop der tijd zijn verschoven. In april 2000 had het pand van iemand uit de zaal klasse II gekregen, maar nu had zijn pand alsnog klasse IV. Geantwoord wordt dat dit te maken kan hebben met de funderingsinspectie van het belendende pand. Als na inspectie blijkt dat het belendende pand (uit dezelfde bouweenheid, uit dezelfde bouwperiode en gebouwd op basis van dezelfde constructie) klasse IV heeft gekregen, dan kan het zo zijn dat het pand ernaast alsnog funderingsklasse IV krijgt. Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat het belendende pand ook klasse II had gekregen. Deze vraag zal na de bijeenkomst verder met de heer de Vries (Dienst Binnenstad Amsterdam) besproken worden.

De heer van Zwieten vraagt waarom bij het archiefonderzoek geen contact is opgenomen met de huiseigenaren. Geantwoord wordt dat uit ervaring blijkt dat de meeste huiseigenaren niet veel informatie kunnen geven. De 1800 tot 2000 eigenaren zijn niet individueel benaderd. Daar waar bekend was, of in de loop van het onderzoek

bekend werd, dat informatie bij eigenaren of anderen beschikbaar was, is ook met betrokkenen contact opgenomen. Voor zover eigenaren aan de hand van de conclusies in de rapporten van mening zijn dat zij over aanvullende informatie beschikken, die tot een andere conclusie of tot verduidelijking zou kunnen leiden, kan deze aanvullende informatie uiteraard altijd aan het Schadebureau beschikbaar worden gesteld. De informatie kan dan alsnog in de beoordeling worden betrokken.

De heer Wassenberg geeft aan dat in 1999 is begonnen met het funderingsonderzoek, dat hij in 2001 pas het rapport heeft gekregen en dat hij het funderingsherstel nu binnen een half jaar moet realiseren.

Eerder op de avond is de vraag gesteld of de Noord/Zuidlijn alle schade vergoedt die door de aanleg van de Noord/Zuidlijn wordt veroorzaakt, zowel binnen als buiten het vastgestelde invloedsgebied. Het antwoord is dat, ongeacht de plaats van de schade, de schade wordt vergoed als deze wordt veroorzaakt door de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Er wordt vanuit gegaan dat buiten het invloedsgebied geen schade (bijvoorbeeld verzakkingen) op zal treden.

In het invloedsgebied worden de zettingen van de panden permanent gemonitord. In de bufferzone wordt de stand van de panden met behulp van meetbouten periodiek handmatig gemeten. Vlak voor de aanleg van de stations worden ook bouwkundige opnamen aan de panden in het invloedsgebied en de bufferzone gedaan. Ook de rapporten van deze opnamen worden beschikbaar gesteld aan de eigenaren.

De gemeente heeft de plicht om panden te onderzoeken op standzekerheid. De eigenaren van panden zijn zelf verantwoordelijk voor de standzekerheid van hun pand, ongeacht de komst van de Noord/Zuidlijn. Het funderingsherstel en de daarbij gekozen bouwmethode vallen onder de verantwoordelijkheid van de eigenaren (en de mede-eigenaren in geval van gemeenschappelijke funderingen). Schade veroorzaakt door het funderingsherstel valt ook onder de verantwoordelijkheid van de eigenaren. Als panden schade hebben en de eigenaren denken dat die schade is veroorzaakt door de Noord/Zuidlijn, dan kan een schadeclaim worden ingediend bij het Schadebureau Noord/Zuidlijn. Als uit het schaderapport blijkt dat de schade inderdaad is veroorzaakt door de Noord/Zuidlijn, dan is de gemeente verplicht de schade te vergoeden.

Vanuit de zaal wordt gevraagd wat de burgers moeten doen als zij het niet eens zijn met de conclusies uit het schaderapport. De heer Kuyper (Grondbedrijf Amsterdam) geeft aan dat burgers in dat geval een contra-expertise kunnen laten verrichten. Als alsnog blijkt dat het advies in het rapport van het Schadebureau onjuist is, dan zal de gemeente de kosten van de contra-expertise betalen. Wellicht is het te overwegen om individuele problemen (bijvoorbeeld geen geld voor contra-expertise) aan te melden bij het wijkcentrum.

Vervolgens wordt vanuit de zaal de vraag gesteld waarom de eigenaren niet alle onderzoeksgegevens, foto's en correspondentie over de panden krijgen, zodat de eigenaren in geval van schade direct aan de slag kunnen en niet eerst informatie hoeven te verzamelen. De heer van Manen (Schadebureau) geeft aan dat de eigenaren het rapport van het casco-funderingsonderzoek en de bouwkundige opnamen van hun pand krijgen. De monitoringsgegevens worden ook aan de eigenaren beschikbaar gesteld. Momenteel wordt nog gezocht naar de juiste vorm om de monitoringsgegevens beschikbaar te stellen.

Ook als de Noord/Zuidlijn niet aangelegd zou worden, zou de gemeente de eigenaren van panden met funderingsklasse IV op basis van de Woningwet binnen enkele jaren

officieel kunnen aanschrijven om funderingsherstel te laten doen. De gemeente heeft daartoe onderzoeksplicht. Deze aanschrijving wordt ook bij het Kadaster gemeld. Met de komst van de Noord/Zuidlijn dient vooraf funderingsonderzoek plaats te vinden. Is de fundering en/of het casco slecht, dan dient vooraf funderingsherstel plaats te vinden.

3. Samenhang tussen casco-funderingsonderzoeken, monitoring, bouwkundige vooropnamen, Tijdelijk Maatregelen, de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de bouw van de stations.

De heer Kaalberg (Adviesbureau Noord/Zuidlijn) vertelt dat hij voor een deel verantwoordelijk is voor het ontwerp van de Noord/Zuidlijn wat betreft de omgevingsbeïnvloeding en monitoring.

De heer Kaalberg stelt dat het casco-funderingsonderzoek is gedaan om de conditie van de panden te bepalen. In het ontwerp van de Noord/Zuidlijn wordt de conditie van de panden meegenomen, zodat schade wordt voorkomen. De heer Kaalberg geeft 3 redenen voor het casco-funderingsonderzoek, namelijk:

- Inventariseren huidige conditie van panden langs het tracé binnen het invloedsgebied
- Uitzeven van panden met zwaarwegende gebreken.
- Informatie voor het treffen van preventieve maatregelen aan gebrekkige panden ter voorkoming van schade.

Bij de panden met funderingsklasse I, II of III is bekeken wat de effecten zijn als de stations worden gebouwd en als de boortunnel onder de grond gaat. De bouw van de stations heeft geen effect op de panden met funderingsklasse I, II en III. Op sommige plekken zullen de panden met funderingsklasse III effecten kunnen ondervinden van de boortunnel. Op deze plekken worden zogenaamde 'mitigerende maatregelen' getroffen (zoals bijvoorbeeld het verharderen van de ondergrond). Wanneer een pand funderingsklasse IV heeft, dan moet de eigenaar zelf maatregelen treffen om de standzekerheid van het pand te garanderen.

Bij de funderingsklassen I, II en III worden de preventieve maatregelen in het ontwerp meegenomen. Panden met funderingsklasse IV behoeven funderingsherstel voordat de bouw van de stations en de aanleg van de tunnelbuis van start gaat. De heer Kaalberg noemt nogmaals de 4 delen waaruit het casco-funderingsonderzoek bestaat (zie ook hierboven) en benadrukt dat door de hele stad de panden op dezelfde wijze en op basis van vaststaande criteria zijn beoordeeld.

Vervolgens gaat de heer Kaalberg in op het verschil tussen het casco-funderingsonderzoek en de bouwkundige opnamen. Het casco-funderingsonderzoek heeft zo vroeg mogelijk plaatsgevonden. Uitkomsten van het onderzoek konden zonodig meegenomen worden in het ontwerp van de Noord/Zuidlijn. De bouwkundige opnamen vinden later plaats, vlak voor de bouw van de stations. Deze opnamen zijn bedoeld om de *status quo* van de panden te bepalen bij aanvang van de bouwwerkzaamheden. Mogelijke schade aan panden als gevolg van de Noord/Zuidlijn kan bij het Schadebureau worden aangemeld. De schade wordt mede op basis van de bouwkundige vooropnamerapporten onderzocht.

Daarna stelt de heer Kaalberg de monitoring aan de orde. De panden in het invloedsgebied worden met behulp van een computergestuurd monitoringssysteem 24 uur per dag gemonitord. Alle bewegingen en zettingen, hoe gering ook, worden geregistreerd. De registraties worden opgenomen in een database en inzichtelijk gemaakt voor de eigenaren.