

De verzakkingen bij Vijzelgracht vormen aanleiding tot andere inzichten bij de vervolgaanpak van de diepe stations van de Noord-Zuidlijn. Nieuwe mensen, nieuwe bouwvolgorde en nieuw denken over risico's en omgevingsmanagement.

Amsterdam zit opnieuw aan tafel met Bögl en Saturn



Gerard Scheffrahn, contractmanager diepe stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan: "Alleen al dat hele proces doorlopen, werkt louterend om problemen en risico's bespreekbaar te maken." Foto: Ron Zwagemaker

Ingrid Koenen en Ad Tissink

Amsterdam - Amsterdam zit opnieuw aan tafel met de bouwers om de Noord-Zuidlijn gezamenlijk af te bouwen. De manier van samenwerking verandert; risicobeheersing staat nu bovenaan, direct gevolgd door beperking van overlast en bouwtijd.

De opdrachtgever slaat een nieuwe koers in en breekt met de bouwpraktijk van de afgelopen zes jaar. Directe aanleiding zijn de problemen bij station Vijzelgracht, de stillegging en herbezinning die daaruit voortvloeit. De knoop om verder te gaan is doorgehakt, maar wel met nieuwe inzichten. Inmiddels buigt een nieuwe gezamenlijke stuurgroep van projectorganisatie en de aannemers Max Bögl en Saturn zich over het nieuwe ambitieniveau. Risico's, bouwmethodes en plannings worden doorgenomen op uitvoerbaarheid en haalbaarheid. "We zitten als partners aan tafel om gezamenlijk doelen te stellen. Alleen al dat hele proces doorlopen, werkt louterend om problemen en risico's bespreekbaar te maken. Of en hoe we dat uiteindelijk contractueel in het vat gieten, komt later dit jaar", licht Gerard Scheffrahn, contractmana-

ger diepe stations (Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan) toe. Vanaf januari zoeken partijen toenadering om een andere koers uit te stippelen. "Vooralsnog is de richting duidelijk: samenwerken. Dat willen wij, maar ook de aannemers zijn overtuigd van de noodzaak om er gezamenlijk uit te komen.

Projectleiders

Scheffrahn is afgelopen jaar overgestapt naar de Noord-Zuidlijn na afronding van de sanering van de Oostergasfabriek. Eveneens een moeizaam lopend project totdat werd gekozen voor een alliantie. Bij zijn komst miste Scheffrahn een aantal rollen op de bouwplaats. Daarom kregen alle stations een eigen projectleider en is het toezicht drastisch uitgebreid.

De projectmanager heeft onlangs een expertmeeting gehouden over de vervolgaanpak van de Vijzelgracht. Met name het bevriezen aan de binnenzijde van de diepwanden is nog een relatief weinig beproefde oplossing. Het

grote voordeel is echter dat de methode veel minder overlast oplevert voor de omgeving dan het aanbrengen van vrieslichamen aan de buitenzijde van het station. Voor station Rokin bekijkt de projectorganisatie, op voorspraak van de commissie-Veerman, beiden alternatieven nog "Zelfs voor technici klinkt het heel onlogisch om aan de binnenzijde van de diepwand te vriezen: bij een lekkende dakkapel kruip je toch het dak op en begin je logischerwijs niet met stoppen aan de binnenkant", vergelijkt Scheffrahn.

"Samen met het adviesbureau en de aannemers hebben we onze plannen uiteengezet en alle experts uitgenodigd om met suggesties en reflecties komen. Dat werkt buitengewoon constructief. Want de opmerking van de betonexpert lokt dan weer een reactie uit van de man die alles weet van de vriestechniek." Inmiddels zijn de werkzaamheden aan de Vijzelgracht weer opgepakt, nadat de bouwplaats ruim een jaar heeft stilgelegen.

Sinds de verzakkingen bij de Vijzelgracht is het besef doorgedrongen dat het roer om moet. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit. Zo is de werkvolgorde voor de Ceintuurbaan volledig omgegooid. Zou aanvankelijk van

Rokin stilgelegd na de verzakkingen aan de Vijzelgracht. In de praktijk kwamen ook de werkzaamheden aan Ceintuurbaan op een zeer laag pitje te staan. Het diepste station van Nederland met de minste werkruimte leek vooraf het zorgkind te worden, maar uiteindelijk ontstonden de problemen op de Vijzelgracht. De lastige zandlagen zijn zonder problemen weggegraven.

"Maar zekerheid voor alles. Bij het weggraven van het laatste deel kan toch lekkage door de voegen ontstaan, zoals bij de Vijzelgracht. Het andere grote risico is het opbarsten, waarbij de grondlagen van onderaf zich een weg naar boven zoeken."

Beide risico's zijn zeer klein, maar zouden wel enorme impact kunnen hebben, met ontruiming van alle omliggende panden aan de Ferdinand Bolstraat tot gevolg. Hiervoor ligt inmiddels een draaiboek klaar. Dat is relatief nieuw. "De neiging is om pas een oplossing te bedenken op het moment dat een calamiteit optreedt. Na de Vijzelgracht zijn de afgelopen maanden scenario's uitgewerkt en al doorgesproken met hulpdiensten en andere instanties." Scheffrahn is bijvoorbeeld het eerste aanspreekpunt om de aannemer instructies te geven als het misgaat. Met het chique hotel Okura zijn afspraken gemaakt voor het geval de buurt toch ontruimd moet worden. ■

“
De richting
is duidelijk:
samenwerken
”

Zuid naar Noord worden gewerkt, waarbij het moeilijkste deel vooraan op de planning stond, nu is gekozen voor Noord naar Zuid, waarbij het lastigste deel met de hoogste druk: 1,7 bar, het laatst aan de beurt komt. "Op die manier wordt al veel ervaring opgedaan en de druk langzaam opgevoerd. Negentig procent van de 220 meter is dan al afgedekt met een laag beton van 1,5 meter. Als het dan misgaat, heeft de opdrukkende grond maar zeer beperkt de ruimte om naar boven te komen."

Ceintuurbaan

Het team van station Ceintuurbaan zat de afgelopen maanden in een vreemd parket. Feitelijk waren alleen station Vijzelgracht en

Bouwers diepe stations

- Combinatie Max Bögl/Van Oord
- Volker Staal Funderingen

- Max Bögl Tunnelbau
- Max Bögl Spezialtiefbau

Ceintuurbaan, ontgraving
Faciliteiten verhoogde
luchtdruk Ceintuurbaan,
Boorwerkzaamheden Vijzelgracht
Grondbevriezing
Boorwerkzaamheden Rokin