



VERSLAG 114

Vergadering	Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum	26 april 2010
Aanwezig	<i>Bewoners/ondernemers:</i> de dames Blok, Bonink en De Lange en de heren Bus, Coreelmont, Doeswijk, Harm, Monasso, Vesters, De Weerd en De Wilde
	<i>Voorzitter:</i> de heer Lankhorst
	<i>Projectbureau Noord/Zuidlijn:</i> mevrouw Dejong (BLV-coördinator) en de heren Beljon (projectleider), Laureij (projectbegeleider) en Paleari (projectleider Vijzelgracht)
	<i>Politie Amsterdam-Amstelland:</i> de heer Van Dijk
	<i>Gemeente Amsterdam:</i> de heren Lammers (omgevingsmanager, stadsdeel Centrum) en Lommers (verbindingsregisseur)
	<i>Notuleerservice Nederland:</i> mevrouw Vernooij (verslag)
Afgemeld	De heer Scheffrahn (contractmanager)
Contactpersoon	de heer Laureij (projectbegeleider Vijzelgracht)
Doorkiesnummer	020 470 4070
E-mail	info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl

**De volgende BCU-vergadering is op
maandag 31 mei 2010, van 17.00 tot 18.30 uur
Locatie: keet tegenover Lijnbaansgracht 310**

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 17.00 uur en heet de aanwezigen welkom. De heer Scheffrahn is afwezig en zal door de andere mensen van de DNZL worden vervangen. Mevrouw Bonink, de fotograaf, is aanwezig om wat foto's van de bijeenkomst te maken.

De heer Fuite deelt mee dat Quattro en een ander bureau opnieuw foto's hebben gemaakt. Tegelijkertijd is een enquête rondgestuurd om te inventariseren hoe mensen de afhandeling van schade hebben ervaren en of er belangstelling was om nog een keer naar eerdere schade of nog niet gemelde schade te kijken. 34 mensen waren ontevreden over eerder afgewikkelde schade en hebben aangegeven dat ze wilden dat hier nog een keer naar gekeken zou worden. 29 mensen hadden schade die nog niet eerder gemeld was maar gaven nu aan dat ze graag willen dat hiernaar gekeken wordt. De Review Board, die vanuit de bewonerskant uit mevrouw Blok en de heer Fuite bestaat en verder uit twee mensen van het schadebureau en een externe schade-expert, heeft een analyse gemaakt van de eerste elf schadegevallen. De nieuwe gedragslijn waarbij omgekeerde bewijslast geldt, namelijk dat alle schade wordt gerepareerd behalve wanneer evident is dat deze niet is veroorzaakt door de NZL, wordt ook toegepast bij de herziene schadebeoordeling. De heer Fuite heeft goede hoop op bevredigende resultaten voor de bewoners met klachten.

2. Verslag 1 maart 2010 en 12 april 2010

1 maart 2010: tekstueel en naar aanleiding van.

Pagina 2, zesde alinea: Leliedwarsstraat moet Nieuwe Looiersstraat zijn.

Pagina 3, achtste alinea: het total station op het hoekpand. Het bevreemdt de heer Monasso dat een dergelijk belangrijk toestel op een pand staat waaronder geheid wordt. Vaak vinden na een jaar nog zettingen plaats die gecompenseerd worden. Hij voegt hier nog aan toe dat het systeem is geplaatst toen de einddatum nog 2008 was. Hij vermoedt dat de marge die toen is ingebouwd een andere is dan de marge die geldt voor de einddatum 2015/2016 en hij denkt dat dit ook moet worden meegenomen. De heer Paleari

geeft aan dat de verschillende total stations een netwerk vormen en dat ze elkaar controleren. Hij kan zich voorstellen dat de meetapparatuur zich juist op deze locatie bevindt om ook een beeld van de zijstraten te kunnen krijgen. De heer Fuite geeft aan dat de vraag eerder aan de orde is geweest bij de verzakkingen in september 2008. Toen is ook een pand op de Vijzelgracht/Tweede Weteringdwarsstraat verzakt waar zich meetapparatuur bevindt. Destijds is verzekerd dat het apparaat zijn eigen verzakkingen registreert en dat dit wordt afgetrokken van wat er wordt gemeten. De voorzitter constateert dat het antwoord van de heer Paleari als voorlopig zal worden beschouwd en dat hij het definitieve antwoord in de volgende BCU-vergadering zal geven (**actie**).

Met bovenstaande wijziging wordt het verslag goedgekeurd.

12 april 2010

Aangezien hier nog wat aanpassingen moeten worden gedaan door de DNZL wordt dit verslag aangehouden tot de volgende BCU-vergadering (**actie**).

3. Veiligheid en leefbaarheid

Mevrouw Dejong heeft onlangs een gesprek gehad met Waternet over de pomp in de Prinsengracht. Deze en volgende week wordt een aantal maatregelen uitgevoerd aan de omkasting en aan de technische installatie. In week 19 wordt er samen met de heer Bus gecontroleerd of deze werkzaamheden tot geluidsreductie hebben geleid. Binnenkort wordt de pomp ook schoongemaakt en wordt hij in een regulier onderhoudscontract opgenomen.

De heer Bus dankt haar hartelijk voor haar inspanningen tot nu toe en hij hoopt op een gunstig resultaat in week 19.

Vervolgens deelt mevrouw Dejong mee dat op de plaats van de oude verharde paadjes bij het Weteringcircuit opnieuw gras en bloemen zullen worden ingezaaid.

De heer Van Dijk legt uit dat er twee verschillende acties zijn met betrekking tot snelheidsovertredingen. De eerste betreft de veiligheid van fietsers en kinderen onderweg van en naar school. Hier zijn meerdere keren metingen verricht waaruit is gebleken dat mensen zich redelijk goed aan de snelheid houden. Op het stuk tussen de Spiegelgracht en de Vijzelstraat zijn in een half uur 25 voertuigen gecontroleerd. 3 voertuigen overschreden de 37 km/h, de minimale snelheid waarop geverbaliseerd kan worden. Op het stuk tussen de Vijzelstraat en de Reguliersgracht, dat aanzienlijk rustiger is, zijn 50 auto's gecontroleerd en reed 1 voertuig 40 km/h per uur. Beide gebieden zijn tweemaal gemeten waarbij dus 1 tot 3 auto's de snelheid overschreden. Op het stukje tussen de Spiegelgracht en de Vijzelstraat waar de trottoirband ontbreekt, rijdt 70 tot 80% van de fietsers op het trottoir.

De tweede actie betreft de hoge snelheden op de Vijzelgracht. Hier zijn twee controles geweest en vandaag vond ook een controle plaats. Hier overschrijdt 25% de toegestane snelheid. De heer Van Dijk denkt dat wanneer dit aantal zo hoog blijft, er infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zullen zijn.

De heer Lammers meldt dat er een corridorbesluit uit 2006 op de Vijzelgracht zit. Dit houdt in dat het een doorgaande weg is die een bepaald profiel moet hebben ten behoeve van de doorstroming van het verkeer. Het stadsdeel kan hier geen maatregelen nemen omdat alleen de Centrale Stad hierover gaat.

Mevrouw De Lange vindt dat niet alleen de snelheid maar ook het gedrag van mensen meespeelt. Daarnaast wijst zij op de locatie van het verkeerslicht. Dit zal waarschijnlijk niet verplaatst kunnen worden maar er moet eerder worden gewezen op de aanwezigheid van het verkeerslicht.

De heer Fuite merkt op dat het feit dat het stadsdeel niet bevoegd is niet betekent dat er niet bij de Centrale Stad op aangedrongen kan worden dat er iets aan de situatie wordt gedaan. Hij denkt dat het probleem onderschat wordt en hij wijst erop dat het onderwerp al geruime tijd op de agenda staat. Op de buurtvergadering Wetering Verbetering was dit onderwerp het belangrijkste item.

De heer Van Dijk wijst erop dat voordat het onderwerp kan worden aangekaart, er gewacht moet worden op de resultaten van de metingen. Op het moment dat de resultaten binnen zijn worden deze direct naar de heer Lammers teruggekoppeld zodat hij dit kan meenemen naar de Centrale Stad.

De heer Paleari is van mening dat in afwachting van de resultaten alvast begonnen kan worden met het formuleren van een voorstel dat in de omgeving getoetst kan worden om tot de meest ideale oplossing te komen.

Welke maatregelen er ook genomen worden, volgens de heer Fuite moet er altijd rekening worden gehouden met een buurt waar de funderingen al kwetsbaar zijn. Zelf denkt hij bijvoorbeeld aan signaleringen zoals knipperlichten. Dit zou ondersteund kunnen worden door frequente controles.

De heer Van Dijk oppert een matrixbord dat de snelheid van een voertuig aangeeft of waarschuwt dat iemand te snel rijdt.

Mevrouw Blok is van mening dat de waarschuwing al bij de Vijzelstraat moet komen. De auto's komen namelijk al heel hard over de brug de Vijzelgracht opgereden. Zij vraagt zich af wat er gedaan moet worden om van een corridor een niet-corridor te maken.

De voorzitter verzoekt iedereen over dit laatste idee en over andere mogelijke oplossingen na te denken. Het onderwerp zal voor de volgende vergadering worden geagendeerd zodat de suggesties besproken kunnen worden (**actie**).

De heer Fuite vraagt of het mogelijk is dat de verkeersregelaars meer steun van de politie kunnen krijgen omdat mensen gewoon om de regelaars heen rijden. De heer Van Dijk antwoordt dat hiervoor geen capaciteit voor is.

De heer De Weerd meldt dat Het Parool op zaterdag 1 mei in de PS-bijlage vier pagina's wijdt aan interviews met ondernemers en bewoners op de Vijzelgracht.

Sinds donderdag 22 april zijn er fietsenstandplaatsen verwijderd ten behoeve van meer terrassen voor ondernemers. Een verdere uitbreiding wordt nog verwacht.

Op 20 april heeft het college een persbericht verstuurd over de schaderegeling voor ondernemers. Met de motie hoe om te gaan met ondernemers die zich tussen 2001 en 2008 langs de Vijzelgracht hebben gevestigd is echter tot op heden nog niets gedaan. De heer De Weerd zal woensdag 28 april weer teruggaan naar de indienster van de motie.

Naast verbeterde schaderegelingen moet iets bedacht worden om ondernemers door de komende bouwperiode heen te loodsen. Samen met de DNZL is gezocht naar een partij die hierbij kan helpen en vanwege haar grote ervaring op internationaal gebied is uitgekomen op Ernst & Young. Op woensdag 28 april is een eerste gesprek gepland.

De heer Fuite heeft al eerder verzocht om het hek bij de doorgang van West naar Oost, waar een scherpe hoek zit die het zicht belemmert, naar achteren te plaatsen. Hij kan zich niet voorstellen waarom dit niet mogelijk zou zijn, aangezien zich alleen bouwafval achter dit hek bevindt. De heer Paleari stelt voor om de situatie ter plekke te bekijken (**actie**).

Mevrouw Blok deelt mee dat op de buurtvergadering naar voren kwam dat er heel veel wordt ingebroken. Zij constateert dat het stuk waar zij woont erg donker is. De heer Van Dijk is hiervan op de hoogte want er is vaak aangifte gedaan. De bedoeling is om hier extra personeel in te zetten om te surveilleren en dit zullen bewoners de komende weken gaan merken. Wel wijst hij erop dat de bewoners zelf verantwoordelijk zijn om hun pand goed af te sluiten. Ook is het zo dat het beschikbare personeel verdeeld moet worden over verschillende probleemgebieden. De heer Lommers meldt dat er overleg is geweest met de straatmanager van de Vijzelgracht en andere mensen van de gemeente om te kijken naar de mogelijkheid om panden tijdelijk in gebruik te nemen. Binnenkort zal een tweede overleg volgen waarin de mogelijkheden worden geïnventariseerd.

4. Uitvoering van maatregelen fundering bij aandachtspanden oostzijde Vijzelgracht

De heer Laureij licht de stand van zaken toe die is doorgegeven door de heer Van Dorst die vorige keer als projectleider belendingen aanwezig was. Op de Vijzelgracht 35 zit de nieuwe fundering erin en is het pand standzeker verklaard. Het zal half mei gebruiksklaar zijn. Van pand nummer 15, Holtkamp, is het inspectierapport klaar en het zal besproken worden met de eigenaar. Waarschijnlijk zal hier binnenkort ook funderingsherstel plaatsvinden. Pand nummer 49 wordt gevolgd omdat hier afwijkende bewegingen zijn geconstateerd. Onderzoek heeft uitgewezen dat er sprake is van een veilige situatie en dat er nu geen maatregelen noodzakelijk zijn. Het pand zal wel extra in de gaten worden gehouden. De heer Harm vertelt dat pand 29 is bekeken. Hij geeft aan dat hier de gehele onderpui verschoven en er wordt nu gekeken hoe hier nu een fundering kan worden aangebracht. Nummer 31 wordt op dinsdag 27 april geïnspecteerd.

5. Werkzaamheden Vijzelgracht en omgeving

Er wordt een filmpje vertoond over het frezen van voegen die de grens vormen van twee panelen in de diepwand. Op elke voeg wordt over de hele ontgravingslengte een stalen plaat aangebracht. Per dag worden ongeveer 4 voegen afgewerkt en het zijn er 114 in totaal. Daarna wordt nog een kort filmpje vertoond over het ontgraven. De heer Paleari licht de huidige werkzaamheden toe. Op dit moment vindt de vierde ontgravingslag plaats, tot circa 17 m onder NAP, over de hele breedte van het station. Vorige week is bij de zuidelijke wand van het station vocht gesignaleerd aan de binnenkant van de diepwand. Om risico's te vermijden is hier preventief geïnjecteerd. De temperatuur van het vrieslichaam is conform het model. Op de kopwand zuid wordt de komende week een betonnen voorzetwand gestort. Deze dient straks ter ondersteuning van het dak van het station aan de zijde van het Weteringcircuit. Ten tijde van de vijfde ontgravingslag is het ongeveer bouwvak en wordt begonnen met het maken van het perrondak. In het station worden de komende tijd nog enkele pompproeven uitgevoerd om alle parameters goed in beeld te krijgen. Over ongeveer acht weken zullen de resultaten hiervan bekend zijn.

De heer Beljon meldt nog dat op 28 april een kraan naar beneden wordt gehesen door twee andere kranen. Het opstellen hiervan begint op 27 april.

Mevrouw Blok vraagt hoe het kan dat als de wanden bevroren zijn, er toch water doorheen komt. De heer Paleari legt uit dat dit een keer net boven het vrieslichaam gebeurde waar een zwakke plek zat die direct is geïnjecteerd. Ook liep er een keer wat water langs de bestaande bewapening op een plaats waar het vriezen aan de buitenkant plaatsvindt, bij de kopwand zuid. Het vriezen gebeurt bij de rest van het station aan de binnenkant. Alleen bij de kopwand zuid staan de vrieslansen niet aan de binnenkant omdat hier meteen de betonnen wand mee gestort wordt. De voegen van de diepwanden worden bevroren, niet de hele diepwand. Juist bij de voegen is het risico op een insluiting het grootst. De heer Paleari benadrukt dat er geen gevaar is geweest van het meevoeren van grond. Mevrouw Blok was in de veronderstelling dat er elke keer een andere laag bevroren wordt. Er wordt echter helemaal tot beneden aan toe bevroren en naarmate de boor verder komt, groeit het vrieslichaam verder aan.

De heer De Wilde is nieuwsgierig of na het storten van de vloer de zijwanden direct weer worden dichtgemaakt met beton. Hij stelt zich voor dat het deel dat niet bevroren is dan ook dicht is. Voor een deel gebeurt dit inderdaad maar het is op dit moment niet overal voorzien. De voegen worden afgedicht met stalen platen en vervolgens met een mortel aangegoten. Dit zorgt voor een waterdichte afdichting. Hierna kan de diepwand langzaam ontdooien.

De heer Monasso informeert of er onderzoek wordt verricht voordat de ijzeren plaat wordt geplaatst. De heer Paleari geeft aan dat dit nauwkeurig wordt vastgelegd. Uit de risico-inventarisatie is gebleken dat een aantal voegen een verhoogd risico geeft. Voor deze voegen geldt een aangepast werkmethode.

De heer Vesters vraagt hoeveel voegen er in de vierde ontgravingslag zijn gedaan en of er aanleiding is geweest tot enige ongerustheid. Er zijn ongeveer twintig voegen gedaan en deze zagen er allemaal goed uit.

De heer De Wilde informeert naar de zuidkant waar het beton niet helemaal degelijk zou zijn waardoor het paneel niet standvast zou zijn. De heer Paleari licht toe dat er door de grote hoeveelheid betonijzer constructief niets aan de hand is.

De voorzitter herhaalt nog eens dat hij ervan uitgaat dat eventuele problemen spontaan worden gemeld zonder dat hiernaar gevraagd wordt. Dit wordt beaamd.

6. Onderzoek luchtkwaliteit

De heer Beljon wil volgens afspraak experts uitnodigen om een toelichting te geven op de bevindingen van de modelberekening. Dit kan apart van de BCU over twee weken of als agendapunt tijdens de eerstvolgende BCU-vergadering. De voorkeur van de aanwezigen gaat uit naar de laatste optie en besloten wordt dit op 31 mei te agenderen.

De heer Beljon vat nog een keer samen dat gekeken is naar het effect is van de bouwwerkzaamheden op de luchtkwaliteit van de omgeving. Daarbij is gekeken naar fijnstof en stikstofdioxide. Er is een modelberekening uitgevoerd, zodat een beeld ontstaat van de toestand over de komende jaren. Naar aanleiding hiervan is een aantal maatregelen voorgesteld om de luchtverontreiniging te reduceren.

De heer Monasso wil, vooruitlopend op de volgende BCU-vergadering, melden dat het om vier maatregelen gaat die de projectgroep met de aannemer kan uitvoeren. Een vijfde optie is iets wat vanuit de gemeente zal moeten worden gerealiseerd. Het gaat namelijk om eenrichtingsverkeer op de Vijzelgracht. Hierdoor wordt niet alleen de luchtkwaliteit verbeterd maar neemt ook de veiligheid toe.

7. Communicatie over monitoring panden

De heer Laureij deelt mee dat er op 13 april een brief aan de bewoners is gestuurd waarin de mogelijkheid wordt geboden om een verslag aan te vragen over de beweging van de panden. Inmiddels zijn 33 verzoeken binnengekomen die zijn doorgestuurd naar het adviesbureau dat de verslagen maakt. Er zal eerst een proefverslag worden geleverd aan de eerste persoon die zich heeft aangemeld. Als blijkt dat dit de goede methode is, dan wordt de productie opgevoerd. De eerste rapportage zal ongeveer over twee weken klaar zijn. Rapporten worden alleen verstrekt aan mensen die dit aangevraagd hebben. De heer Laureij neemt na ontvangst van het verslag opnieuw contact op met mensen om een afspraak te maken voor een mondelinge toelichting.

De heer Fuite wijst erop dat bureaus die bouwmuren delen zowel een afzonderlijke rapportage als een rapportage voor het hele blok kunnen aanvragen.

Mevrouw Blok oppert het idee om tegelijkertijd de schade te inventariseren om eventueel een relatie te kunnen leggen. Volgens de heer Laureij is de schade al in het eerste kwartaal opgenomen door bureau Quattro.

De heer Harm heeft nog geen rapport ontvangen. De heer Laureij zal hier bij het schadebureau naar informeren (**actie**).

8. Data BCU

De data voor de BCU's tot en met september die met de agenda zijn meegestuurd worden goedgekeurd. De data zijn 31 mei, 21 juni, 23 augustus en 20 september. Op verzoek van de bewoners wordt in verband met de vakantie er geen vergadering gehouden in juli.

9. Rondvraag en sluiting

Mevrouw Blok zou graag meer groen in de buurt zien in de vorm van, bijvoorbeeld, plantenbakken. De heer Laureij stuurt concrete plannen graag door naar de heer Detmar, de directeur omgeving. Hij wijst erop dat er op het Weteringcircuit een klimop is geplaatst. Ook zijn er plannen om bij de schutting van de Vijzelgracht 24-26 hetzelfde te doen.

Mevrouw Blok meldt nog dat er op zaterdagochtend 24 april gedurende een korte tijd vrij veel bovengronds lawaai werd geproduceerd door werkzaamheden.

De heer Doeswijk informeert naar het open waterleidingputje bij hem en zijn bureaus, panden 11 en 13. De heer Lammers zal Waternet opdracht geven het putje te dichten (**actie**).

Verder is de heer Doeswijk nieuwsgierig hoe ver de boormachine is. De heer Lammers geeft aan dat deze zich bij het Damrak onder de rondvaartboten bevindt. Hij is ongeveer 50 m gevorderd.

De heer Van Dijk vraagt hoe laat het rijdend transport op 29 april stopt. De heer Paleari antwoordt dat dit rond 18.00 uur zal zijn. In verband met een groot evenement op het Weteringcircuit verzoekt de heer Van Dijk of het mogelijk is dit om 17.00 uur te laten stoppen. De heer Paleari gaat dit regelen.

De heer Laureij vertelt dat in verband de Giro d'Italia het idee is ontstaan om de bouwhekken te tooien met borden met de namen van de metrostations in het centrum die fonetisch zijn omgezet naar het Italiaans. De plannen zijn al met de straatmanager besproken.

De heer Beljon meldt dat één van de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren de vervanging van het verouderde materieel door machines die minder uitstoot genereren was. Inmiddels is dit gedeeltelijk gebeurd. Van de vier oudere machines zullen er slechts twee worden gebruikt. Het borgen van de luchtkwaliteit is een wederzijds belang omdat de aannemer ook rekening moet houden met eisen die gelden voor de arbeidsomstandigheden.

De heer Paleari deelt mee dat het eerste hijsgat Zuid is voorzien van een afdichtconstructie. Dit zal te zijner tijd ook voor de andere hijsgaten gebeuren.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.45 uur.

Actielijst

98-3	Melden GVB overschrijding 30 km/h door trambestuurders (<i>blijft constant een actiepunt</i>).	Lammers
100-1	Melding aan de heer Van Dijk ten aanzien van noodzaak tot extra controle in de buurt van verzakte panden in verband met onveilig gevoel bij omwonenden (<i>blijft constant een actiepunt</i>).	Lammers en Laureij
110-2	Modelberekening luchtkwaliteit (<i>blijft constant een actiepunt</i>).	Beljon
112-2	Herinneren aan wethouderbezoek van de heer Harm.	Laureij
112-3	Halfjaarlijks een uitdraai met interpretatie van gemonitorde panden aan bewoners sturen.	Laureij
113-1	Geluidsoverlast pomp Prinsengracht verhelpen.	Dejong
113-2	Bij De Kleine Reus nagaan of er mogelijk schade is.	Scheffrahn
113-3	Klopt de digitale basiskaart waarmee de kleurenkaart gemaakt is?	Scheffrahn
113-4	Verkeerslicht dat gedraaid is weer goed zetten.	Lammers
114-1	Antwoord op de vraag wat er gebeurt met meetapparatuur op panden die bewegen.	Paleari
114-2	Aanpassen verslag 113 d.d. 12 april.	Laureij
114-3	Suggesties reduceren snelheid Vijzelgracht.	Allen
114-4	Check mogelijkheid tot het naar achteren verplaatsen van het hek van Oost naar West.	Paleari
114-5	Opvragen rapport Quattro van de heer Harm bij het shadebureau.	Laureij
114-6	Opdracht geven tot dichten waterputje bij de heer Doeswijk.	Lammers

VEEL GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BBB	BergBezinkBassin: een ondergrondse bak waar een teveel aan rioolwater tijdelijk wordt opgevangen
BCU	BegeleidingsCommissie Uitvoering
BLVC	Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie
BOG	Boor Ontvangst Gereed
BWT	Bouw- en Woning Toezicht
CVC	Centrale Verkeers Commissie. Adviseert stadsbestuur over langdurige en definitieve profielen op het hoofdnet auto en rail.
DIVV	Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
DNZL	Dienst Noord/Zuidlijn
DWI	Dienst Werk en Inkomen
DMB	Dienst Milieu- en Bouwtoezicht
EKB	Externe Kwaliteits Borging
GVB	Gemeente Vervoer Bedrijf
(H)DT	(Hoofd) Dagelijks Toezicht
KBG	Klankbordgroep voor herinrichting Vijzelgracht
LBG	Lijnbaansgracht
NAP	Nieuw Amsterdams Peil
NZL	Noord/Zuidlijn
TBM	Tunnelboormachine
TM	Tijdelijke Maatregelen
VZG	Vijzelgracht
Wévé	Wetering Verbetering
WWU	Werkgroep Werk in Uitvoering. Deze werkgroep beoordeelt werken op, aan en in de openbare ruimte, om de (gevoelsmatige) overlast voor het verkeer binnen aanvaardbare grenzen te houden.