



## VERSLAG 115

Vergadering Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht  
Vergaderdatum 31 mei 2010  
Aanwezig *Bewoners/ondernemers:* de dames Blok, Bonink, Mulder en Visser en de heren Harm, Van Hoof, Monasso, De Weerd, De Wilde en Van Zwieten

*Voorzitter:* de heer Lankhorst

*Dienst Noord/Zuidlijn:* de dames Dejong (BLV-coördinator) en Witten (nieuwe projectbegeleider Vijzelgracht) en de heren Beljon (projectleider), Laureij (projectbegeleider), Paleari (projectleider Vijzelgracht) en Scheffrahn (contractmanager)

*Gemeente Amsterdam:* de heer Lammers (omgevingsmanager, stadsdeel Centrum)

*Politie:* de heer Van Dijk

*MOB:* de heer Csikós (agendapunt 2)

*Notuleerservice Nederland:* mevrouw Van de Belt (verslag)

Afgemeld  
Contactpersoon Boukje Witten (projectbegeleider Vijzelgracht)  
Doorkiesnummer 020 – 530 8803  
Telefoon Informatiepunt 020 – 470 4070  
E-mail [info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl](mailto:info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl)

**De volgende BCU-vergadering is op  
Maandag 21 juni 2010, van 17.00 tot 18.30 uur  
Locatie: keet tegenover Lijnbaansgracht 310**

### 1. Opening

De voorzitter opent om 17.00 uur de vergadering. Er is bericht van verhindering van de mevrouw De Lange, mevrouw Peters, de heer Vesters en de heer Fuite.

Het eerste agendapunt betreft het onderzoek naar de luchtkwaliteit dat de heer Csikós (van bureau: MOBilisation for the Environment) zal presenteren.

### 2. Onderzoek luchtkwaliteit

De heer Csikós heeft berekend wat de effecten zullen zijn op de luchtkwaliteit op de Vijzelgracht, in de periode van 2010 - 2011. Aanleiding voor dit onderzoek was de ongerustheid van omwonenden over de verslechtering van de luchtkwaliteit door de metrobouw met alle bouwactiviteiten op de Vijzelgracht. Interessant is uiteraard hoe die luchtkwaliteit verbeterd zou kunnen worden.

Het onderzoek is verricht door de coöperatie MOBilisation for the Environment. De coöperatie werkt met name voor bewonersgroepen en milieubewegingen. Ze licht de milieuvergunningverlening voor de zware industrieën door in Nederland. Ook beoordeelt ze gezondheidsrisico's, ondersteunt ze het milieubeleid van de gemeente Slidrecht, ondersteunt Greenpeace en biedt juridische en technische ondersteuning aan bewonersgroepen. In het buitenland werkt de coöperatie veel voor de Europese Commissie en ze biedt ondersteuning aan milieuministeries in Zuidoost-Europa.

Er is getoetst op stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). De grenswaarde volgens de Europese richtlijn ligt op 40 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde. Aan deze grenswaarde voor NO<sub>2</sub> dient in Nederland met ingang van 1 januari 2015 te worden voldaan. Er is ook gekeken naar fijnstof, waarvan de Europese grenswaarde eveneens op 40 µg/m<sup>3</sup>

ligt hoewel de WHO strenger is en een advieswaarde van  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  aanhoudt. Stikstofdioxide en fijnstof komen vrij bij de bouwactiviteiten. Lasdamp is niet meegenomen in het onderzoek, omdat het effect te klein zal zijn om te meten of te modelleren. Die lasdamp heeft wel een effect op de arbeidsomstandigheden van de werknemers in de bouwput wanneer die niet wordt afgezogen. Grofstof is minder schadelijk voor gezondheid dan fijnstof en is daarom ook niet meegenomen in het onderzoek.

De WHO zegt  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  aan te houden als grenswaarde voor  $\text{NO}_2$ . Europa heeft die grens overgenomen, maar nergens in de stedelijke gebieden in Nederland wordt die grens gehaald. Wel is vroegtijdige sterfte door fijnstof in de lucht bewezen. Fijnstof heeft effect op de long-, hart- en vaatfunctie, maar fijnstof kan ook leiden tot kanker. De WHO hanteert een advieswaarde van  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor fijnstof en nog strenger wanneer de deeltjes fijnstof kleiner zijn. Die lage waarde wordt nergens gehaald, ook niet op de Vijzelgracht. Overal is de waarde fijnstof hoger. De EU hanteert een jaargemiddeldenorm van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Er is gerekend met twee modellen, het ISL3a-model en het CAR II 8.1-model. Het eerste model is om de effecten van het bouwmaterieel op de bouwplaats te berekenen en het laatste model berekent het verkeer van af- en aanvoer. De gegevens van de aannemer vormden het uitgangspunt. Die betroffen de werkzaamheden op maaiveldniveau en beneden in de bouwput. Er is gewerkt met modellen, omdat meten te laat en tijdrovend is. Bovendien kent meten ook foutmarges. Daarom is gemodelleerd, hoewel foutmarges ook hier tussen de 20 en 30% kunnen liggen.

Bij het ISL3a-model zijn de ondergrondse werkzaamheden bekeken en de emissies via de drie trekgeaten/bouwopeningen. Die verspreiden ongeveer  $0,4 \text{ m}^3$  lucht per seconde op de Vijzelgracht. Daar horen ook de bovengrondse werkzaamheden bij.

In het CAR II 8.1-model is ook het af- en aanrijden van de vrachtauto's plus het gewone verkeer meegenomen. Overal wordt de norm van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor  $\text{NO}_2$  overschreden.

De conclusie luidt dat de oostzijde van de Vijzelgracht op dit moment al overbelast is als het gaat om  $\text{NO}_2$  met name door huidige verkeersintensiteit. De luchtkwaliteit is onvoldoende. De normen voor fijnstof worden niet overschreden. De bouwactiviteiten dragen in betekenende mate bij aan de jaargemiddelde concentraties van  $\text{NO}_2$  en fijnstof op grote delen van de Vijzelgracht. De Europese grenswaarde voor  $\text{NO}_2$  (die op 1 januari 2015 zal gelden) wordt fors overschreden.

Als maatregel liggen vijf opties open die cumulatief zijn.

1. Optie 1: Graafmachines met nieuwste motoren (van na januari 2007) inzetten.
2. Optie 1 plus inzet van de nieuwere betonmixers.
3. Optie 1 plus optie 2 plus ook nog uitlaatgassen afzuigen met een pijp op laad- en losplekken.
4. Optie 1 plus optie 2 plus optie 3 plus omkeren van de ventilatie van de bouwput. Dat betekent dat de lucht niet naar binnen wordt geblazen maar naar buiten gezogen en via een schoorsteen afgevoerd. De lucht stroomt nu via de bouwopeningen uit de bouwput maar wordt dan via de hijsgaten juist naar binnen gezogen. Er dient dan wel een pijp van tenminste 10 m hoog aan de zijkanten te komen. Nadeel van deze oplossing is dat het een schrikeffect teweeg kan brengen. Deze maatregel heeft ook consequenties voor de luchtkwaliteit in het station. Deze optie vraagt meer aanpassingen voordat deze kan worden uitgevoerd.
5. Optie 1 plus optie 2 plus optie 3 plus optie 4 en het deels (in één richting) afsluiten van het verkeer over de Vijzelgracht. Het effect van halvering van de verkeersintensiviteit levert heel veel op.

Wanneer er geen maatregelen worden getroffen, ligt er een  $\text{NO}_2$  waarde van 59. Bij optie 1 daalt die waarde naar 57, bij optie 2 naar 53, bij optie 3 naar 52, bij optie 4 naar 47 en bij optie 5 wordt het mogelijk de norm van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  te behalen. Dus zonder verkeersmaatregelen wordt de norm niet behaald. Zonder bouwactiviteiten zit je ook al rond of boven de norm. Het effect tussen optie 2 en 3 is beperkt. Wel moet bedacht worden dat er nu is gekeken naar jaargemiddelden. Op dagen waarop beton gestort wordt en deze maatregelen zijn doorgevoerd is er wel een verschil. Met optie 4 wordt veel resultaat behaald, maar die optie wordt nog doorgerekend. De kosten om deze optie door te voeren zijn aanzienlijk.

De heer Beljon voegt hieraan toe dat al voor het graven bekend was geworden dat er met nieuwe machines betere luchtkwaliteitsresultaten te behalen waren en daarom zijn er bij het hervatten van de graafwerkzaamheden twee nieuwere graafmachines gekomen dan in de modelberekening. Tijdens de graafwerkzaamheden zijn er nog machines uitgewisseld en dat betekent dat er nu alleen maar nieuw materieel is. Optie 1 is dus enige tijd geleden al helemaal doorgevoerd.

Optie 2 gaat spelen bij het storten van het perrondak en de fundatievloer. Afspraken worden gemaakt om altijd het nieuwste materieel in te plannen. Het is een milieuzone en volgens de randvoorwaarden mogen

daar alleen de nieuwste modellen vrachtwagens komen, maar dat geldt niet voor betonmixers. Toch wil de heer Beljon daarover afspraken maken. Er is nu één betonstort geweest.

Optie 3, afzuigen lucht: in de berekeningen is uitgegaan van een oude betonpompwagen gaan. Er wordt echter ingezet op een betonpompwagen met een motor die voldoet aan de nieuwste emissienorm (Euro 5-machiner met ingebouwd roetfilter). Bekeken moet worden of het nog wel zinvol is er een pijp op te zetten. Voor optie 4 is de heer Beljon in overleg met de aannemer. Voor de omgeving zou het beter zijn de ventilatie om te keren, maar de arbeidsomstandigheden moeten ook goed zijn. De aannemer ziet wel kansen voor verbetering in zowel het station als de omgeving. De uitvoerbaarheid, de kosten en de effectiviteit worden nog onderzocht.

Optie 5 ligt buiten de mogelijkheden van de NZL.

De heer Beljon voegt toe dat hij vorige week overleg heeft gehad met het Programmabureau Luchtkwaliteit van de gemeente Amsterdam. De problematiek met de luchtkwaliteit wordt erkend, men is al sinds 2006 bezig de luchtkwaliteit te verbeteren door tal van maatregelen en hoopt het in 2015 voor elkaar te hebben. Daar heeft de NZL echter niets mee van doen.

De heer Monasso begrijpt dat de twee modellen deze cijfers opleveren, maar de modellen kenmerken zich door aannames. Het gaat om modellen uit Rijnmond waar de werkzaamheden continu doorgaan. Hier wordt vijf dagen gedurende twaalf uur gewerkt en hij vraagt of dat verschil is meegerekend.

De heer Csikós gaat uit van de meest conservatieve aannames: zo is aangenomen dat machines volgens de werktijden/toegestane uren werken. Hij gaat uit van oud materieel. Grootschalige luchtkwaliteitskaarten laten de luchtkwaliteit van de Vijzelgracht zien. Precies over de Vijzelgracht loopt een grens. Uitgangspunt vormt het *worst case scenario*.

De heer Beljon voegt hier nog aan toe dat alles is gekwantificeerd voor deze modelberekening. Uitgerekend is hoeveel staal en beton er aangevoerd moet worden, hoeveel grondtransporten plaatsvinden, om welke tijdsduur het gaat enz. De heer Csikós heeft toen berekend wat dat per jaar aan gemiddelden oplevert. Er zijn dagen die pieken kennen – stortdagen. Onderzoek naar het uitwerken van de vierde optie zal enkele weken in beslag nemen (**Actie**).

De heer Csikós beaamt dat de luchtkwaliteit 's nachts beter is. Er zijn ook uurgemiddelden en jaargemiddelden. Ook in de zijstraten liggen de waarden veel lager. Een jaar lang slechte lucht inademen verkort de levensduur, maar een omslagpunt is niet bekend.

De heer Lammers wijst erop dat de Vijzelgracht een verkeerscorridor is. Heeft het wel zin en is het wel mogelijk om in te grijpen in het verkeer? Het stadsdeel heeft daar geen zeggenschap over.

De voorzitter stelt voor deze gegevens beslist te bespreken met de nieuwe wethouder. De eerste drie opties zijn of worden al doorgevoerd. De vierde optie wordt onderzocht en voor de vijfde optie geldt dat het aan de bewoners is wat ze hiermee doen.

De voorzitter bedankt de heer Csikós voor zijn presentatie.

### **3. Mededelingen**

De voorzitter deelt mee dat Milo Laureij stopt met zijn werkzaamheden. Boukje Witten volgt hem op. Zij is al een jaar werkzaam in het contractteam bij de NZL en ze assisteert de projectbegeleiders op de diepe stations, waardoor de continuïteit is gewaarborgd.

De heer Monasso maakt de heer Laureij een compliment voor zijn bijdrage aan de krant Noord/Zuidlijn, een smakelijke en aantrekkelijke krant.

### **4. Verslagen 12 april 2010 en 26 april 2010**

De verslagen van 12 en 26 april worden met dank aan de notulist ongewijzigd goedgekeurd.

#### *Actielijst 113 en 114:*

Actiepunten 98-3 en 100-1 worden afgevoerd. Actiepunt 110-2 is al besproken. Punt 112-2 wordt afgevoerd. Punt 112-3, halfjaarlijks een uitdraai met interpretatie van gemonitorde panden aan bewoners sturen: In april is een brief met invulstrookje gestuurd, waarop mensen zelf konden aangeven of ze een verslag over de gebouwenresponsie wilden. Er komen nog steeds aanvragen binnen. Het gebeurt dus wel, maar op een wat andere wijze. Het pand van mevrouw Corvers is als concept gebruikt. Veel rapportages waren te technocratisch en dus slecht leesbaar. De rapporten worden opnieuw geformuleerd. Mevrouw Blok ging ervan uit dat haar pand als concept gold. Ze heeft daarom de gegevens niet aangevraagd. De heer

Scheffrahn regelt dat dit gebeurt. Het punt in deze bewoording kan van de lijst af. Het verbeteren van de communicatie met bewoners blijft een aandachtspunt.

Punt 113-1, geluidsoverlast pomp Prinsengracht verhelpen: Dit traject is in gang gezet. Het zou in week 22 klaar moeten zijn.

Punt 113-2, nagaan of er schade is bij De Kleine Reus: Van dit pand is een gebouwopname gemaakt. Er is geen grote schade, maar er zijn wel haarscheuren.

Punt 113-4, digitale basiskaart waarmee de kleurenkaart is gemaakt: De grenzen van de basiskaart komen niet overeen met de realiteit. De vraag is uitgezet bij het Adviesbureau, maar er is nog geen antwoord.

Punt 113-4 wordt afgevoerd.

Punt 114-1, antwoord op de vraag wat er gebeurt met meetapparatuur op panden die bewegen: De stations meten elkaar en de beweging van de panden. Ze zijn elkaars controlepunt van de eigen nulsituatie. Als één totalstation een heftige beweging maakt, valt dat op en dan kan er een correctie op worden uitgevoerd. Als een pand zelf beweegt, valt het op. De heer Paleari overhandigt de vraagsteller, meneer Monasso, een meer gedetailleerde beschrijving van het systeem. Punt wordt afgevoerd.

Punt 114-2 wordt afgevoerd.

Punt 114-3 komt bij agendapunt 5 aan de orde en wordt als zodanig afgevoerd.

Punt 114-4, check mogelijkheid tot het naar achteren verplaatsen van het hek van oost naar west: het naar achteren verplaatsen blijkt onmogelijk. Wel is een verbetering mogelijk door het verkeer komend van de noordzijde te dwingen iets verder vanaf het hek te rijden door zogenaamde barrières te plaatsen. De heer Lammers heeft de verkeerspolitie geïnformeerd. Deze had geen bezwaar, maar het idee moet nog door de Centrale Verkeerscommissie beoordeeld worden. Voor veranderingen in een verkeerscorridor is goedkeuring van deze commissie nodig. De heer Paleari stelt voor met dit idee verder te gaan omdat de achterliggende behoefte – een grotere veiligheid – wordt ingevuld. Dit punt komt nog terug (agendapunt: verkeersveiligheid).

De punten 114-5 en 114-6 worden afgevoerd.

## **5. Veiligheid en leefbaarheid (inclusief onderzoek Ernst & Young)**

De heer De Weerd stelt twee onderwerpen aan de orde. Eens in de drie, vier weken komt hij samen met de directeur van het Schadebureau om de resultaten en effecten van de enquête (van de Stichting Gijzelgracht) te bekijken. Het Schadebureau heeft in de buurt een aantal panden gekocht en er wordt nu huur betaald aan leegstaande panden. Het gaat onder andere om het voormalige Rodriguespand. Alliantie heeft ook twee panden leegstaan. De Woningbouwcorporatie Stadgenoot heeft vier panden leeg en in de verkoop. Alles bij elkaar opgeteld is dat een negatief signaal. Dan is er nog de wijze waarop Stadgenoot het Fiducipleintje beheert plus het bezit dat ze heeft aangekocht in de Derde Reguliersdwarsstraat. Hij vraagt zich af hoe hiermee moet worden omgegaan. Nog meer leegstand doet de omgeving geen goed. De leefbaarheid van de buurt zit in een neerwaartse spiraal.

Het tweede rapport betreft een onderzoek naar Economische stimuleringsmaatregelen langs de lijn. Ernst & Young heeft een product, gebaseerd op de enquête, met als doel methoden en technieken te ontwikkelen om rondom de bouwputten het economisch leven te behouden en stimuleren. Ze zijn halverwege. Het product is nog onvoldoende concreet om in dit stadium de verantwoordelijke bestuurders van de twee stadsdelen ervan te overtuigen dat er daar iets moet gebeuren. De heer De Weerd hoopt dat het voldragen verhaal half juni af is. Er is wel met de nieuwe wethouder NZL en de nieuwe wethouder Economische Zaken over dit onderwerp gesproken. Ze staan positief tegenover het principe, maar de inhoud moet nog komen.

## **6. Verkeersveiligheid**

De voorzitter stelt aan de orde hoe het verkeer op de Vijzelgracht afgeremd kan worden.

De heer Monasso vindt de oversteek een essentieel punt, vooral omdat er veel schoolkinderen zijn. Elders zag hij een systeem met knipperlichten zowel voor als achter de oversteek. Hoe meer knipperlichten, hoe beter automobilisten worden gealarmeerd dat er iets aan de gang is. Knipperlichten in het asfalt is echt een vondst, maar een hoog knipperlicht geeft overlast voor de bewoners. Als de stoplichten nog meer naar voren komen, scheidt dat toch meer essentiële reactietijd. Drempels versterken dit effect nog.

De heer Lammers geeft aan dat knipperlichten goed zichtbaar moeten zijn voor fietsers en automobilisten en bij plaatsing aan de winkelzijde boven de weg veroorzaken ze weinig overlast. Drempels op een hoofdcorridor liggen moeilijk. Dat geldt ook voor eenrichtingsverkeer. Het stadsdeel heeft een adviserende functie, maar de Centrale Stad beslist over het verkeersbeleid.

De heer Scheffrahn benadrukt dat de verkeerssituatie vanuit de NZL onder de aandacht gebracht kan worden bij de nieuwe wethouder. De Dienst NZL kan de besluitvorming echter niet beïnvloeden. Als de bewoners het punt ook inbrengen, is de wethouder alvast bekend met de situatie.

De voorzitter concludeert dat de verkeersveiligheid neergelegd moet worden bij de nieuwe wethouder. Voor de luchtkwaliteit zou eenrichtingverkeer ook een goede oplossing zijn. Alle partijen agenderen het punt verkeersveiligheid (**actie**).

## **7. Werkzaamheden Vijzelgracht en omgeving**

De werkzaamheden, het afdekken van de voegen in de huidige ontgravingslag, zijn zo goed als afgerond en daarmee zijn alle voegen over de huidige ontgravingslengte afgedekt met stalen platen. Dat is heel goed gegaan. De kwaliteit van het voegen was niet slecht. De werkzaamheden voor het aanbrengen van een nieuwe stempellaag vinden plaats voor de vijfde ontgravingslag in week 25.

Daarnaast wordt er gewerkt aan pompproeven. Tot die tijd wordt de optimale situatie voor de bemaalbaarheid bewaakt. Aansluitend daaraan worden komende maand extra mantelbuizen in de omgeving geplaatst op zestien locaties. Dat gebeurt in twee fasen (eerst plaatsen van mantelbuizen, daarna boren van peilbuizen). Het vindt plaats op het maaiveld buiten de bouwplaatsen.

In de nacht van 2 op 3 mei was er een kleine lekkage in de pekelleiding. Een stuk bevroren grond was weggefallen en had een gat geslagen in een leiding. Het euvel werd direct gesignaleerd, het pekewater werd grotendeels opgevangen, maar circa 2m<sup>3</sup> is de bouwput ingestroomd. Tijdens de herstelwerkzaamheden is de betreffende vrieslans uitgeschakeld er werd de bijbehorende voeg niet actief bevroren. In de vriesberekening is echter meegenomen dat een vrieslans gedurende etmalen uit kan vallen. Het voorval heeft geen gevolgen gehad voor de veiligheid. Bewoners hebben het niet gemerkt, althans niemand heeft melding gemaakt. Het positieve punt bij deze gebeurtenis is dat het hele protocol goed bleek te werken.

## **8. Uitvoering van maatregelen fundering bij aandachtspanden oostzijde Vijzelgracht**

De heer Paleari doet verslag van alle aandachtspanden op de Vijzelgracht.

Nummer 35:

De werkzaamheden daar zijn afgerond en het pand is 12 mei opgeleverd. Er is een nieuwe fundering geplaatst. In het stoepje zat nog een verzakking en ook dat is nu hersteld. Dat kan nog een keer gebeuren, dus dat verdient blijvende aandacht.

Nummer 15:

Dit betreft een klasse 4-pand. De eigenaar heeft het advies gekregen in de komende twee jaar iets te doen aan de fundering. Die werkzaamheden voor het funderingsherstel zullen vermoedelijk volgend jaar starten.

Nummer 49:

Dit pand staat op een nieuwe fundering. Het pand zakt als geheel een beetje. Het betreft een klasse 2-pand en het wordt nauwlettend in de gaten gehouden. De heer Paleari gaat de oorzaak van de versnelde verzakking na. (**actie**). Er ontstaat wat verwarring over dit pand. Is het nu Vijzelgracht 49 of Vijzelstraat 3?

Een aantal panden staat op de lijst vanwege de inventarisatie die met het stadsdeel en DMB is gedaan. De panden met nummer 27, 33 en 35 aan de Weteringdwarsstraat zijn klasse 3-panden. Ze staan nog op de originele fundering en worden nauwlettend in de gaten gehouden. De heer Harm krijgt het advies om de fundering aan te pakken en dat zou dan in 2010/2011 moeten gebeuren. Het is wijs om die fundering aan te pakken in combinatie met de op handen zijnde verbouwing.

De heer Scheffrahn licht toe dat een aantal dingen bij elkaar komt: de verbouwing en de fundering.

Gezamenlijk wordt bekeken welke procedure het snelst tot uitvoering leidt.

Nummer 47:

Het pand staat op een nieuwe fundering, maar zakt. De oorzaak wordt nog achterhaald.

Nummer 13:

De eigenaar is aangeraden herstel uit te voeren. Een adviseur van de eigenaar twijfelt hieraan.

## **9. Voortgang Review Board Schadebureau Noord/Zuidlijn**

Het Schadebureau Noord/Zuidlijn heeft een Review Board samengesteld met daarin bewoners van de Vijzelgracht en een onafhankelijk schade-expert. Deze werkgroep inventariseert hoe mensen de afhandeling van schade hebben ervaren en of er belangstelling is om nog een keer naar eerdere schade of nog niet gemelde schade te kijken. De heer De Weerd meldt dat het Schadebureau een palet aan bekende schades en recentelijk gemelde schades heeft. Het gaat om ongeveer veertig schades en ongeveer de helft is de revue gepasseerd. De Review Board is een uitermate nuttig instrument. Het levert inzichten op in wat zich voordoet op verrassende plekken. Het is ook buitengewoon boeiend om het schadebureau in actie te zien.

Er worden afspraken gemaakt over wat er moet gebeuren en welke brieven de mensen thuis krijgen. De schademeldingen zijn herijkt, de klanttevredenheid wordt bekeken.

Mevrouw Blok brengt onder de aandacht dat hantering van de omgekeerde bewijslast moet geschieden. Niet alles wordt vastgelegd. Soms gaat het om huurders die de melding doen, maar als de eigenaar niets

onderneemt, blijft de schade daar zitten. Er wordt vooral gekeken naar cosmetische schade. Men maakt een groot onderscheid tussen funderingsherstel en cosmetische schade zoals scheurtjes. De grootste zorgen van de bewoners zijn niet die scheurtjes of klemmende deuren. Er moet meer helderheid komen voor de bewoners.

De heer De Weerd benadrukt dat in de resterende stapel ook de lastige gevallen zitten. De eerste aandacht gaat uit naar het wegwerken van de bulk. Het is een gigantische klus die enorm veel capaciteit kost.

De voorzitter zou dit punt na de zomer graag opnieuw agenderen. (**actie**)

De heer Scheffrahn biedt zijn inbreng aan om het proces wat vloeiender te laten verlopen.

De heer Monasso vraagt of er al eens een vliegende brigade is ingeschakeld. Daar zit meer bouwexpertise.

Mevrouw Blok legt uit dat mensen het zelf moeten aangeven als ze dat willen. Er wordt gekeken naar de schade op dit moment. Ze heeft nog niet gezien hoe de schade wordt vastgelegd.

De heer Scheffrahn meldt dat er specifiek iemand in dienst is genomen om die moeilijke gevallen te beoordelen. Deze medewerker is nog deskundiger dan de mensen van de vliegende brigade, want die bestaat niet uit allemaal ingenieurs die gespecialiseerd zijn in schade aan panden. Als er twijfel rijst bij een schade, dan beoordeelt de heer Scheffrahn of hij deze functionaris eropaf stuurt. Het proces loopt nog niet goed, want de schademeldingen komen nu nog in bulk binnen.

De voorzitter concludeert dat dit punt zeker wordt vervolgd.

#### **10. Rondvraag en sluiting**

Mevrouw Dejong deelt mee dat volgende week maandag de eerste wethoudersstaf plaatsvindt. In het kader van een inwerkprogramma op het NZL-dossier wordt een bezoekprogramma vastgesteld voor wethouder Wiebes. Het is de bedoeling nog voor het zomerreces een aantal werkbezoeken af te leggen. Het ligt voor de hand de wethouder na de zomer in de BCU uit te nodigen.

Mevrouw Blok vraagt naar aanleiding van de opties ter verbetering van de luchtkwaliteit of er een middel voor de bewoners is om te constateren of die maatregelen daadwerkelijk plaatsvinden.

De heer Monasso stelt voor dat in de volgende werkgroepbijeenkomst te bespreken.

De heer Van Hoof meldt dat aanstaande zaterdag het station open is. Het is mogelijk er in het midden in te gaan, ondergronds door te lopen en op zuid weer omhoog te komen. Iedereen kan zien wat er gebeurd is. Het is van 10.00 tot 16.00 uur. Iedereen is van harte welkom.

De voorzitter sluit de vergadering klokslag 19.00 uur.

|       |  |            |
|-------|--|------------|
| 112-4 | Monitoren verbetering communicatie bewoners ( <i>blijft constant een actiepunt</i> ) | Scheffrahn |
| 113-1 | Geluidsoverlast pomp Prinsengracht verhelpen   | Dejong     |
| 113-3 | Klopt de digitale basiskaart waarmee de kleurenkaart gemaakt is?                     | Scheffrahn |
| 115-1 | Voortgangsrapportage optie 4 uit de maatregelenreeks uit het MOB-onderzoek           | Beljon     |
| 115-2 | Agenderen verkeersveiligheid in diverse gremia                                       | Allen      |
| 115-3 | Achterhalen oorzaak versnelde verzakking panden nummer 49 en 47                      | Paleari    |
| 115-4 | Agendering voortgang Review Board Schadebureau na de zomer                           | De Weerd   |

## VEEL GEBRUIKTE AFKORTINGEN

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