



(CONCEPT) VERSLAG 119

Vergadering Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum 1 november 2010
Aanwezig *Bewoners/ondernemers:* de dames Blok, Bonink en de heren Doeswijk, Fuite, Harm, Monasso, De Weerd, De Wilde en Van Zwieten

Voorzitter: de heer Lankhorst

Dienst Noord/Zuidlijn: mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht) en de heren Beljon (projectleider), Paleari (projectleider Vijzelgracht), Scheffrahn (contractmanager) en De Wit, en De Jong (Max Bögl)

Politie: de heer Van Dijk

Notuleerservice Nederland: mevrouw Vernooij (verslag)

Afgemeld
Contactpersoon mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht)
Doorkiesnummer 020 530 8803
E-mail b.witten@nzl.amsterdam.nl

**De volgende BCU-vergadering is op
maandag 22 november 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. Mevrouw Dejong is afwezig. Nieuw vandaag zijn Maarten de Jong, projectleider bij Max Bögl (opvolger van Jürgen Brügmann) en Pelle de Wit van de DNZL die de heer Paleari assisteert.

2. Verslag 20 september 2010

Inhoudelijk en naar aanleiding van:

Op pagina 3, zesde alinea, wil de heer Monasso de vierde zin "... de financiering niet door de gemeente moet worden gedaan" aanvullen met "maar uit de risicoreservering van "Veerman".

De voorzitter vraagt naar aanleiding van de laatste alinea op pagina 5 hoe de functie van verbindingsregisseur zal worden ingevuld als Arthur Verdellen vertrekt. De heer Fuite meldt dat de functie in drieën wordt gesplitst. Het deel over economische revitalisering wordt ondergebracht bij Economische Zaken. De functie verbindingsregisseur als zodanig zal verdwijnen.

Actielijst:

113-1 Geluidsoverlast pomp Prinsengracht verhelpen. De heer Paleari legt uit dat de geluidsmen heeft geadviseerd om de pomp in een mechanische constructie aan te passen. Deze optie zal nader worden bekeken.

117-4 Organiseren van een bijeenkomst over het ontgraven onder verhoogde luchtdruk. Deze zal aan het begin van het nieuwe jaar worden gepland.

118-4 Bijdrage voorstellen Muntplein en Vijzelstraat uitwerken door bureau B&B. De heer Doeswijk meldt dat het geld voor de Rode Loper nog steeds is gereserveerd. Er wordt geprobeerd om de Rode Loper naar voren te schuiven. Het is de bedoeling om in 2012-2014 het Rokin, Damrak en de Vijzelstraat aan te pakken. De ondernemersvereniging heeft samen met B&B een plan gemaakt voor de Vijzelstraat dat is gepresenteerd en waarvan is toegezegd dat een groot deel hiervan zal worden uitgevoerd.

Voor het Muntplein is bedacht om de tram en de auto's vanaf de Reguliersbreestraat naar het Rokin in een grotere baan richting Amstel te leiden waardoor er meer ruimte bij de Munttoren komt voor voetgangers. 118-5 Communiceren data betonstort. Mevrouw Blok deelt mee dat zij het erg laat vindt dat pas een dag van tevoren wordt gemeld dat er een stort zal plaatsvinden. De heer De Jong legt uit dat de stort wel worden ingepland maar dat ze pas op de vrijdag een week van tevoren definitief worden afgestemd omdat pas dan duidelijk is of er ook capaciteit is bij de betoncentrale. De heer Paleari kan melden dat er tot kerst twee tot drie stort per week zullen plaatsvinden. Hij zal zowel de definitieve data als de data onder voorbehoud doorgeven. Ook zal hij de bewoners informeren wanneer het dak klaar zal zijn.

Mevrouw Blok verzoekt of de notulen sneller aangeleverd kunnen worden (**actie**).

3. Special: Ontgraven onder verhoogde luchtdruk

De heer Beljon stelt in een presentatie aan de orde waarom het nodig is om onder verhoogde luchtdruk te werken, hoe het proces zal verlopen en wat de gevolgen hiervan zullen zijn.

De stand van zaken

De heer Paleari deelt mee dat het perrondak volgens planning voor de kerst klaar zal zijn. Dit betekent dat er tot die tijd twee tot drie betonstorts per week zullen zijn. Er is nu ongeveer tot een diepte van NAP -21,5 meter ontgraven. De definitieve diepte is maximaal NAP -32 meter. De openingen die staan ingetekend zijn voor de roltrappen. Deze openingen zullen tijdelijk worden dichtgemaakt om van de ruimte eronder een luchtdrukruimte te kunnen maken.

Waarom is overdruk nodig?

Door middel van een dwarsdoorsnede van het station laat de heer Beljon zien hoe de bodem is opgebouwd en hoe de diepwanden hierin staan. De diepwanden staan tot ongeveer -44 meter NAP. Uit bodemmonsters is gebleken dat de tussenzandlaag minder dik en fijner is dan aanvankelijk werd gedacht. Hierdoor bleek de tussenzandlaag minder goed bemaalbaar. Dit is een belangrijke reden waarom het nodig bleek om onder verhoogde luchtdruk te ontgraven. Als de betonnen fundatievloer in zijn geheel is aangebracht, kan de overdruk er weer af. De heer Scheffrahn vult aan dat de kans van het omhoog komen van de grond kleiner moet zijn dan 0,025%. Wanneer de gevolgen relatief beperkt zouden zijn of als er een mogelijkheid tot ingrijpen zou zijn, dan zou flexibeler met deze kleine kans omgegaan kunnen worden.

De heer Monasso vraagt wat precies wordt verstaan onder het "opbarsten van de grond". Er kan een scheur ontstaan waardoor water omhoog komt. Hierdoor bestaat de kans op *piping*. Dit betekent dat het water uit de derde zandlaag een lekweg zoekt door alle lagen. Het is ook mogelijk dat de hele 'plug' grond boven de derde zandlaag omhoog kan worden gedrukt.

De heer Monasso informeert naar het gevaar voor de gebouwresponsie. Hij heeft begrepen dat zodra de vloer van het perron erin zit, er gevaar is voor het zakken van het station, waardoor beweging kan komen in de omgeving. De heer Beljon legt uit dat het gevaar in de fase van overdruk vooral bestaat uit het omhoog komen van het station. Er is te weinig massa voor neerwaartse druk omdat er veel grond wordt weggehaald en maar een relatief beperkte hoeveelheid beton wordt aangebracht. De heer Scheffrahn geeft aan dat bij ondergronds bouwen altijd beperkte vervormingen van funderingen in de omgeving mogelijk zijn.

De heer De Wilde vraagt of de druk van het grondwater niet weggepompt kan worden. Dit is niet mogelijk omdat de derde zandlaag zeer waterdoorlatend is. Er zou constant circa 1500 tot 2000 m³ water per uur moeten worden weggepompt met het risico dat de pomp zou kunnen uitvallen. Ook is het lozen van dergelijke hoeveelheden water een probleem.

De belangrijkste onderdelen van de overdrukinstallatie

- § Het compressorstation dat de luchtcapaciteit aanlevert.
- § Drie personensluizen voor het in- en uitsluizen van medewerkers.
- § Drie vluchtsluizen om in geval van calamiteiten de medewerkers zo snel mogelijk uit de werkkamer te krijgen.
- § Twee materiaalsluizen om grond uit te sluisen, wapeningsstaal van de fundatievloer in te sluisen en overig materieel te vervoeren.
- § Commando-units waarin de bediening wordt geregeld.
- § Back-up voorzieningen voor het compressorstation. Deze bestaan uit de noodstroomaggregaten en dieselcompressoren.

Een globale planning

Eerst wordt het betonnen perrondak gestort. Waar geen perrondak is voorzien wordt een tijdelijke vloer gemaakt met stalenbalken en een beton. Op de plaats van de twee springen worden materiaalsluizen

gebouwd. Dit zal tegelijkertijd worden uitgevoerd met het laatste deel van het ontgraven wat nog kan zonder overdruk. De verwachting is dat dit van januari tot mei 2011 zal duren. Dan zal het niveau van NAP -26 meter zijn bereikt. De vrieslansen staan tot door de tweede zandlaag op NAP -28,5 meter. Lokaal worden sleuven voor de diepwand gemaakt en hier worden platen aangebracht zodat het vriezen gestopt kan worden. Daarna wordt de overdruk erop gezet en wordt de fundatievloer (onderste vloer) gemaakt waarvoor in totaal 26 betonstort nodig zijn. Deze werkzaamheden duren mogelijk tot het voorjaar van 2012. Het streven is dat de fundatievloer voor kerst 2011 klaar is, zodat de luchtdruk er dan af kan.

De belangrijkste risico's

Het belangrijkste risico is het niet voldoen van het verticaal evenwicht waardoor de bodem kan opbarsten. Hierdoor kan ook de groutstempel die zich onder het ontgravingsniveau op NAP -33 meter bevindt om de diepwanden uit elkaar te houden, ontzet raken waardoor de diepwanden kunnen vervormen en er behoorlijke zettingen in de omgeving kunnen worden verwacht. Het toepassen van overdruk is een beheersmaatregel om dit risico te voorkomen. Het is dus van belang dat de overdruk continu wordt gehouden. Een risico is dat de overdruk uit de werkkamer kan uitvallen wat kan leiden tot instabiliteit in de bodem. De overdruk mag er pas af nadat de fundatievloer gereed is. Om het risico van drukverlies te minimaliseren worden extra preventieve maatregelen genomen in de installatie zoals een dubbele uitvoering van het compressorstation, de noodstroomaggregaten, de dieselcompressoren en het uitvoerig testen van de werkkamer voordat de werkzaamheden starten.

De heer Scheffrahn legt uit dat wanneer de compressoren uitvallen de lucht in principe slechts heel langzaam weglekt.

De heer Van Zwieten vraagt naar het evacueren van mensen bij het uitvallen van de compressoren. De heer Scheffrahn geeft aan dat vluchten gebeurt via de decompressiekamer van de personensluizen of via de vluchtsluizen. In het laatste geval is er geen decompressie en moeten de mensen binnen een aantal uren alsnog in een decompressieruimte.

De heer Monasso vraagt hoe de twee systemen naast elkaar worden gebruikt: het onder druk werken en het vriezen. Gekozen aanpak is dat dit niet gelijktijdig gebeurt omdat de diepwandvoegen zijn afgedekt over het kritische gedeelte (tweede zandlaag). De vriesinstallatie wordt dan ook ontmanteld op het moment dat wordt gestart met het ontgraven onder overdruk.

De heer Scheffrahn legt het risico van stempeluitval uit. Zolang er één stalen buis uitvalt, gebeurt er niets. Als er meer zouden uitvallen, treden vervormingen aan de diepwand op. De kans hierop is overigens erg klein.

De komende tijd worden de risico's verder geïnventariseerd en wordt er getraind op het nemen van maatregelen bij het zich voordoen van incidenten.

Hinder voor de omgeving

In februari, maart en april 2011 zullen er extra transport- en hijsbewegingen zijn voor de aanvoer van de installatie. Tijdens de fase dat overdruk wordt gebruikt, kan er geluidoverlast optreden door het testen van de noodvoorzieningen en het aflaten van overdruk. Van de elektrische compressoren onderdaks wordt weinig geluidoverlast verwacht. Voor het straatbeeld zal de hinder bestaan uit de elektriciteit- en noodvoorzieningen die zich boven het maaiveld bevinden en het leggen van een elektriciteitskabel voor Maison Descartes in november of december van 2010. Door het werken onder verhoogde luchtdruk zal de totale bouwtijd, zoals het er nu naar uitziet, ongeveer drie maanden langer zijn.

Noodvoorzieningen

Het gaat om een noodstroomaggregaat, een dieselcompressor van 6 m en een dieselcompressor van 12 m. De hoogte van deze voorzieningen is ongeveer 2,5 m. Voor de noodvoorzieningen is naar drie locaties gekeken waar deze gedurende ongeveer een jaar zouden kunnen staan:

- § Aan de noordzijde van de bouwplaats
- § Bij de Lijnbaansgracht naast de AFM
- § Een platform op het water naast de keet van Max Bogl

De eerste locatie heeft de voorkeur van de aannemer. Het is binnen de bouwhekken en het is qua technische mogelijkheden de meest praktische plek. Voor de tweede en derde optie zijn vergunningen vereist en moeten de randvoorwaarden nog worden onderzocht.

De heer Zwieten informeert of de noodvoorzieningen niet lager geplaatst kunnen worden. Er wordt bekeken of dit mogelijk is (**actie**).

De heer Beljon geeft aan dat de voorzieningen eenmaal per week getest moeten worden. Het idee is om dit op donderdag te doen omdat eventuele mankementen dan voor het weekend hersteld kunnen worden (vergelijkbaar met Ceintuurbaan). Deze test duurt maximaal een half uur en in overleg met de bewoners zal op een later moment naar een geschikt tijdstip worden gezocht.

Tijdconsequenties

Vanaf januari tot mei 2011 zal de overdrukinstallatie worden opgebouwd. In mei en juni zullen tests worden uitgevoerd. Het werken onder overdruk zal plaatsvinden van zomer 2011 tot begin 2012.

De voorzitter vraagt naar de planning van de boor. Volgens planning zou de boor eind 2011 kunnen arriveren. Wellicht is het mogelijk om de boor eerder te ontvangen. Dit wordt nog uitgewerkt.

Begin 2011 zal een informatiebijeenkomst worden georganiseerd voor bewoners waarin wordt uitgelegd welke calamiteiten zich zouden kunnen voordoen en welke maatregelen genomen worden ingeval zich een incident voordoet.

De heer De Wilde vraagt of de wanden na het afsluiten van de vriesinstallatie en het in werking zetten van de overdrukinstallatie niet nog even poreus zijn als voorheen. De heer Scheffrahn licht toe dat alle voegen worden afgedekt met stalen platen over de gehele hoogte van de tweede zandlaag tot 2 meter in de kleilaag. Daaronder is het risico nihil dat een lekkage grond mee zal voeren.

Mevrouw Blok informeert of dit betekent dat er geen kans meer op lekken bestaat. De heer Beljon antwoordt dat de diepwanden wel kunnen lekken maar doordat er staalplaten voor zitten, kan er als er haarscheurtjes ontstaan water tussendoor sijpelen. Juist het meevoeren van grond kan bewegingen in de bodem veroorzaken. De kans hierop is dan nihil.

De heer Monasso vraagt of er eind 2011 een gele bok zou kunnen verdwijnen zodat het voetgangerstracé met een halve meter verbreed kan worden. De heer Scheffrahn acht de kans hierop zeer klein omdat de hijscapaciteit voor het ondergrondse bouwwerk nodig blijft. Zolang de boor nog bezig is, kan het bouw materiaal ook niet via de geboorde tunnel worden aangevoerd.

Mevrouw Blok vraagt hoe het mogelijk is dat in het eerste plan was bedacht dat alles weer dicht zou kunnen en het ondergronds afgebouwd zou worden zonder overlast voor de omgeving. Zij vindt dat de bewoners voor de gek zijn gehouden. De heer Beljon denkt dat de verwarring is ontstaan omdat dit de tweede fase van de ruwbouw betreft en nog niet de afbouw. De aannemer voor de afbouw is nog niet bekend en in de aanbestedingsprocedure wordt meegenomen hoe een aannemer de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk weet te beperken. De heer Scheffrahn wijst erop dat DNZL verantwoordelijk is voor de verwarring en niet de aannemer.

4. Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Dit onderwerp zal in het volgende BCU uitgebreid behandeld worden in verband met de afwezigheid van de heer Lammers en mevrouw Dejong.

De heer De Weerd vraagt wie verantwoordelijk is voor de verkeerslichten bij de hoek Prinsengracht en de Vijzelgracht die steeds niet werken (**actie**).

De heer Van Doeswijk voegt hieraan toe dat de verkeerslichten in de Kerkstraat ook niet goed werken.

In de Weteringbuurt ten zuiden van de Weteringschans zijn het afgelopen weekend drie inbraken gepleegd. Er is extra personeel ingezet om de buurt in de gaten te houden en er is een buurtbrief uitgegaan met een waarschuwing om alert te zijn en om het hang- en sluitwerk na te kijken. Inmiddels zijn over de toename van de woninginbraken vragen in de raad gesteld en heeft AT5 hier aandacht aan besteed. De heer Van Dijk vraagt de bewoners om het telefoonnummer 0900 8844 te bellen in geval van onraad. Hij wijst erop dat slechts 25 bewoners zich binnen zijn werkgebied hebben aangemeld voor de mail alert. Om het systeem succesvol te laten zijn, moeten meer mensen zich aanmelden.

De heer De Weerd meldt dat de afhandeling van de motie M nog steeds moeizaam verloopt. En dat de regeling zoals uiteindelijk tot stand is gebracht, voorziet in een iets hogere vergoeding voor ondernemers die zich na 2002 langs de diepe stations hebben gevestigd (regeling geldt ook voor Rokin, Ferdinand Bolstraat en Scheldeplein).

Tot slot: de ontwikkeling van het economisch stimuleringsplan, in overleg met NZ lijn en Verbindingsregisseur bedacht naar aanleiding van de enquête op de Vijzelgracht, verloopt teleurstellend. De precario is onderdeel van het economisch stimuleringsplan en dit loopt nog niet goed.

5. Werkzaamheden station Vijzelgracht en omgeving

De heer Paleari geeft aan dat er de komende weken weer een aantal betonstorts zullen plaatsvinden. Eind november wordt een stroomkabel aangelegd vanaf het Frederiksplein naar het inkoopstation voor Maison Descartes.

Op 1 oktober is er een kleine lekkage geweest. Op het ontgravingsniveau van -20 meter borrelde water op. Er is uitgegaan van een worst case scenario en het incident is opgeschaald. Er is direct geïnjecteerd en na enkele uren was het lek weer dicht. In de peilbuiswaarden is korte tijd een kleine afwijking in de grondwaterstand zichtbaar geweest die volledig wegvalt in de overige metingen. Ook op de gebouwenresponsie is niets terug te zien. Er zijn geen risico's geweest voor de omgeving.

Mevrouw Blok vraagt wat er zou zijn gebeurd als de lekkage 's nachts zou hebben plaatsgevonden. Het bewakingspersoneel maakt drie rondes per nacht waarbij deze lekkage zou zijn geconstateerd. Gezien de geringe hoeveelheid water zou het tijdsbestek ruim voldoende zijn geweest om op tijd maatregelen te kunnen nemen.

De heer Monasso wijst erop dat er is gevraagd om opnieuw een rapport met de gebouwenresponsie te overleggen. De heer Paleari zegt toe dat deze zogenaamde vlekkenkaart in week 47 gereed zal zijn (**actie**).

De rapporten van het adviesbureau van de Noord/Zuidlijn met meetgegevens van individuele panden zijn in juli aan de mensen die zich hiervoor hadden aangemeld, toegestuurd. De heer Fuite deelt mee dat hij dit rapport niet heeft ontvangen. Mevrouw Witten zal dit met hem bespreken (**actie**).

6. Rondvraag en sluiting

Mevrouw Witten deelt mee dat de bakker, de heer Holtkamp, een receptenboek heeft geschreven dat zondag 7 november wordt gepresenteerd op het bouwterrein. Dit betekent dat er zondagmiddag een tent wordt opgebouwd aan de noordzijde van de oversteek en dat er veel mensen aanwezig zullen zijn. Omdat een deel van het bouwterrein hiervoor ontruimd moet worden, is het mogelijk dat er op zaterdag een aantal hijsbewegingen zullen zijn.

Mevrouw Bonink meldt dat er in de etalage van Rodrigues gedurende één à twee maanden 23 foto's van haar hangen in afwachting van een nieuwe invulling van het pand. Verder is zij bezig om de series op flickr.nl te zetten die worden gelinkt aan de stichting Gijzelgracht en aan www.hierzijnwe.nu. Voor geïnteresseerden stelt zij een CD-rom met alle foto's beschikbaar.

Mevrouw Blok meldt dat een pand op de Vijzelgracht is geschilderd waarbij in tegenstelling tot eerdere afspraken beschermde plantjes zijn weggehaald.

De heer Fuite heeft met architect Vroon gesproken van wie hij heeft vernomen dat wordt begonnen met het waterpas zetten van de panden 4-8 op de Vijzelgracht waarna ze worden opgeknapt voor verhuur door Stadsherstel, dat de nieuwe eigenaar is. Hij stelt voor om dit proces op te nemen in de bewonersbrieven zodat bewoners over de voortgang worden geïnformeerd (**actie**).

De voorzitter sluit de vergadering om 19.00 uur.

113-1	Geluidsoverlast pomp Prinsengracht verhelpen	Dejong
117-4	Organiseren van bijeenkomst speciaal over 'ontgraven onder verhoogde luchtdruk'	Witten
118-2	Uitwerken plan verkeersdrempels	Lammers
118-3	Adressen belasting/precarie	Bestuur
118-4	Bijdrage voorstellen Muntplein en Vijzelstraat uitwerken door bureau B&B	Bestuur
118-5	Communiceren data betonstort	Witten
119-1	Sneller aanleveren van notulen	Witten
119-2	Het lager plaatsen van de noodvoorzieningen overdruk	Beljon
119-3	Verantwoordelijke aanspreken over verkeerslichten hoek Prinsengracht/Vijzelgracht	Lammers
119-4	Vlekkenkaart gereed	Paleari
119-5	Rapporten meetgegevens verstrekken aan meneer Fuite	Witten
119-6	Opnemen proces opknappen panden 4-8 Vijzelgracht in bewonersbrieven	Witten

VEEL GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BBB	BergBezinkBassin: een ondergrondse bak waar een teveel aan rioolwater tijdelijk wordt opgevangen
BCU	Begeleidings Commissie 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.