



(CONCEPT) VERSLAG 133

Vergadering	Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum	12 maart 2012
Aanwezig	<i>Bewoners/ondernemers:</i> de dames Blok en Van Zwieten en de heren Monasso, De Weerd, De Wilde en Van Zwieten
	<i>Voorzitter:</i> de heer Lankhorst
	<i>Dienst Noord/Zuidlijn:</i> de dames Dejong (BLV-coördinator) en Witten (projectbegeleider Vijzelgracht) en de heer Paleari (projectleider Vijzelgracht)
	<i>Max Bögl:</i> de heer De Jong
	<i>Politie:</i> de heer Van Dijk
	<i>Gemeente Amsterdam:</i> de heer Lammers
	<i>Notuleerservice Nederland:</i> mevrouw Vernooij (verslag)
Afgemeld	
Contactpersoon	mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht)

**De volgende BCU-vergadering is op
maandag 16 april 2012, van 17.00 tot 18.30 uur
Locatie: Souterrain kantoor Noord/Zuidlijn, Vijzelgracht 22**

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 17.00 uur. De heren Schut en Doeswijk zijn afwezig met bericht van verhindering.

Mevrouw Witten deelt mee dat er woensdag 21 maart a.s. vanaf 18.00 uur een bijeenkomst zal zijn in het Allard Pierson Museum. De heer Detmar zal de afbouwfase van de Noord/Zuidlijn toelichten en de stadsarcheoloog, de heer Kranendonk, zal een toelichting geven op de vondsten die met name bij het Rokin zijn aangetroffen. Alle actieve bewoners en ondernemers langs het tracé zijn hiervoor uitgenodigd. In verband met het eten worden mensen die aanwezig willen zijn, verzocht zich aan te melden.

Monasso vraagt om een punt van orde en stelt: 'de piep van de kraan is 'out of order'. Daarmee wordt bedoeld dat het hinderlijk geluid bij beweging van de grote hijskraan niet meer wordt gehoord. Hij vraagt om opheldering. De heer Lammers stelt dat dit ook op het Rokin het geval is, maar daar loopt dan iemand met een vlag indien de portaalkraan beweegt. (**actie**)

2. Verslag 6 februari 2012

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Actielijst

129-1 Verzoek tot aanpassing parkeerverordening per 2013. De heer De Weerd heeft met het stadsdeel gesproken. Dit heeft aangegeven geen mogelijkheden tot aanpassing te zien. Wel is afgesproken om de bewoners en de aannemer uit te leggen voor wie welke parkeerplaatsen zijn bedoeld.

132-1 Onderzoek mevrouw Van Eck rondsturen. Een aantal mensen heeft het nog niet ontvangen en mevrouw Witten zorgt dat deze mensen het alsnog krijgen.

132-2 Verkeerslichten Vijzelgracht/Weteringcircuit. De heer Lammers heeft contact gehad met iemand van DRO die heeft uitgelegd hoe het verkeerslicht is afgesteld. Het licht staat meer dan twintig seconden op

groen wat ruim voldoende is om naar de overkant te komen. Wel moet direct worden overgestoken als het licht op groen springt. Indien nodig is er ook voldoende ruimte om halverwege veilig te blijven staan.

132-3 Aanwezigheid metalen palen op het Weteringplantsoen. De heer Lammers meldt dat het om trekmasten gaat die zijn bedoeld voor de bovenbedrading van de tram. Vanwege de kale bomen zijn deze momenteel goed zichtbaar.

3. Werkzaamheden station Vijzelgracht

De heer De Jong verwijst voor een volledig overzicht van de werkzaamheden naar de maandbrief van mevrouw Witten. De sloopwerkzaamheden op niveau -1 zijn afgerond. Zoals in de bewonersbrief vermeld, is de afgelopen week een voorzetwand gestort wat door omstandigheden niet binnen de reguliere werktijden is gelukt. Om ongeveer 20.30 uur waren de werkzaamheden gereed. Vanaf eind maart wordt er eenmaal per week een betonstort gedaan. Op niveau -2 verricht Bögl de laatste sloopwerkzaamheden. Hierna zal het gebied worden overgedragen aan de booraannemer. Omdat het ketenplatform op de Lijnbaangracht nog een aantal jaar blijft staan, is besloten dat dit wordt geverfd. Saturn is bezig met de laatste voorbereidingen voor het ontvangen van boor Molly. Volgens planning wordt 19 maart a.s. begonnen met het inboren.

De heer Monasso vraagt hoe het staat met de wand waar in januari de lekkage heeft plaatsgevonden. De heer De Jong legt uit dat er uit voorzorg lokaal nog een extra stukje van 40 cm voor de wand is gestort. Dit wordt later geïntegreerd in de definitieve voorzetwand.

Nadat de boormachines het station gepasseerd zijn blijft het spoor nog een tijd gehandhaafd omdat dit nodig is om materiaal te vervoeren tussen de tunnelboormachines en de startschacht op het Scheldeplein. Als beide machines aan het einde van het jaar zijn aangekomen op het Rokin kan worden begonnen met het ontmantelen van het spoor waarna in 2013 met de afbouw kan worden begonnen.

De heer De Wilde vraagt of de tunnel onderheid is. De heer De Jong legt uit dat dit door de opwaartse druk niet nodig is omdat de tunnel juist naar boven wil drijven. Op de tunnel wordt een gewicht geplaatst zodat er een evenwicht ontstaat.

De heer De Jong vraagt of de geluidsschermen die zijn geplaatst tot vermindering van de geluidsoverlast hebben geleid. De heer De Weerd heeft van de familie Winkel op nummer 8 gehoord dat er alsnog geluidsoverlast is, maar deze woning zit ook vlak bij de locatie van de betonpomp. Wel is aangegeven dat het er beter uitziet.

Mevrouw Blok heeft het idee dat in de afgelopen periode meer lawaai is gemaakt dan nodig is. De heer Paleari legt uit dat het beton bij het slopen van de sluisen ter plekke is stukgeknepen om te voorkomen dat met een hydraulische hamer geprikt moest worden wat veel gedreun zou geven. Om stofoverlast te vermijden is het beton natgehouden, maar door de lage temperaturen is het water een beetje bevroren waardoor de resten beton in de container er moeilijk uitgingen en er op de containers geslagen is om het eruit te krijgen. Dit heeft waarschijnlijk geluidsoverlast opgeleverd. De tijdelijke luchtdrukvlager die nu gesloopt wordt, wordt in grotere delen naar boven gehaald.

Mevrouw Blok ervaart een metaalachtige lucht die doet denken aan laswerkzaamheden en ook ruikt zij een rioollucht. Hoewel er altijd laswerkzaamheden plaatsvinden, zijn dit er momenteel juist minder dan bijvoorbeeld bij het afplaten van de voegen. Het is niet duidelijk of de stankoverlast samenhangt met specifieke werkzaamheden aan het station.

4. Terugkoppeling gesprek gebouwresponsie

De heer Monasso geeft een samenvatting van het gesprek dat met Deltares en meneer de Vries (Stadsdeel Centrum) heeft plaatsgevonden. Beide functionarissen zijn deskundig op het gebied van bodemgedrag en standzekerheid van panden. Bij dit gesprek waren namens de omgeving de heren Van Zwieten, De Weerd en Monasso aanwezig.

Tijdens dit gesprek bleek dat de informatiewaarde van vlekkenkaarten (inkleuring van panden die zich richting bouwput bewegen) matig is omdat met gemiddelden wordt gewerkt. Aan de hand van een flexibel/schuimplastic huisje met drie verdiepingen heeft mevrouw Korff (Deltares) in 3D laten zien welke werkzaamheden effect hebben op horizontale en verticale bewegingen en zakkingen. Zeer verschillende ontwrictingen van een pand kan dat opleveren. Het blijkt dat 3D-metingen alleen uitgevoerd kunnen worden door middel van spiegeltjes aan de voor- en achterkant.

Tien jaar geleden was de uitgangspositie dat een pand in de buurt van een bouwput 25 mm mocht zakken. Een zakking van 25 mm hoeft geen constructieve schade te betekenen als een pand evenwichtig zakt. Een kleinere zakking kan echter wel constructieve schade geven als de ene gevel (zij, voor of achter) harder zakt dan de andere. Omdat de wijze van verzakking de schade bepaalt, betekent dit dat het verschil tussen constructief en cosmetisch betrekkelijk is. De conclusie is dat de ervaringen in de "proeftuin" Vijzelgracht tot voortschrijdend inzicht hebben geleid. Schade aan panden kan nu ontstaan door het weghalen en aanbrengen van grond, het verlagen van de grondwaterstand, lekkages in de bouwputwand, trillingen

veroorzaakt door verkeer en de bouwactiviteiten, temperatuurverschillen en het aanbrengen van gewicht in de bouwkuip. Temperatuurverschillen veroorzaakt door de seizoenen doen er ook toe. Uit dit laatste volgt dat het krachtenveld aan invloeden op de bouwomgeving zeer gevarieerd is en tijdens de bouw van het station een voortdurende zetting van panden veroorzaakt.

De heer Paleari licht toe dat naarmate het station zwaarder wordt, het meer kan gaan zakken. Aan de andere kant is er de opdrijvende kracht van het water. Op dit moment wordt de grondwaterspiegel rondom het station kunstmatig lager gehouden, maar naarmate de massa in het station toeneemt, wordt het grondwaterpeil weer omhoog gebracht om de zaak in evenwicht te houden. Als het station op volle massa is, ontstaat er een nieuwe evenwichtsituatie.

Het gesprek heeft de heer Monasso, mede door de grote expertise van de aanwezigen, een gevoel van vertrouwen gegeven.

Mevrouw Blok hoopt dat de conclusies van het gesprek ertoe zullen leiden dat er ook anders tegen schade aangekeken zal worden omdat het schadebureau nog steeds onderscheid maakt tussen cosmetische schade en constructieve schade. Bovendien is van belang hoe lang de schade doorgaat nadat de werkzaamheden zijn afgerond. De heer Paleari wijst erop dat bovenstaande kennis aanwezig is bij het schadebureau omdat deze expertise gedeeld is in de casco- en funderingswerkgroepen. De heer Paleari zal met het schadebureau overleggen wat de consequenties van bovenstaande inzichten zijn en zal het Schadebureau uitnodigen voor de komende BCU. (**actie**)

5. Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Mevrouw Blok informeert hoe het met de inbraken staat. De heer Van Dijk constateert weer een lichte stijging in de Weteringbuurt. De komende week is extra personeel ingezet om te surveilleren. Hij wijst nogmaals op de verantwoordelijkheid van bewoners zelf met betrekking tot veiligheid rondom de woning. Door de afsluiting is weinig reuring in de buurt. Als de buurt weer open is, zal dit de doorstroming en dus de sociale controle bevorderen.

Mevrouw Blok vraagt waarom niet duidelijk is aangegeven dat het fietspad op de ventweg tweerichtingsverkeer is. De heer Van Dijk antwoordt dat het fietspad eenrichtingsverkeer is. Voor de richting centrum moet aan de andere kant van de weg worden gefietst.

6. Schadebureauzaken

De heer De Weerd memoreert dat de eerste verkoop van Lia Korvers op 17 januari 2010 voor de schadecommissie kwam. Nu, twee jaar later, weet zij nog steeds niet waar zij aan toe is. Medio januari heeft zij vernomen dat de definitieve uitspraak nog op zich zal laten wachten omdat er meer tijd voor onderzoek nodig is. Sindsdien is er geen contact meer geweest. In overleg met de manager schadebureau is besloten om over te gaan tot een ingebrekestelling. Ook andere verkopers hebben nog niets gehoord. In de nieuwe verordening Nadeelcompensatie is vastgesteld dat de procedure maximaal 52 weken mag duren, maar in de oude verordening was dit nog niet opgenomen.

Eind februari is er door de Kamer van Koophandel en de Vereniging Amsterdam City een bijeenkomst geweest over de nadeelcompensatie voor ondernemers langs het tracé Noord/Zuidlijn bij de diepe stations. Aan de bijeenkomst lagen de 34 vragen van Raoul Meester en Toine van Os die respectievelijk als advocaat en accountant optreden namens de Kamer van Koophandel ten grondslag. De antwoorden op deze vragen hebben weer nieuwe vragen opgeroepen en deze zullen uitgewerkt op de websites van de Kamer van Koophandel en Gijzelgracht geplaatst worden.

7. Stand van zaken Bloeiende Stationsomgevingen

Het plan van de Bloeiende Stationsomgevingen komt in plaats van het Economisch Stimuleringsplan dat niet is goedgekeurd door het college. Het nieuwe plan gaat om een inventarisatie van wat er nog moet gebeuren om de stationsomgevingen op orde te hebben op het moment dat de Noord/Zuidlijn wordt opgeleverd in 2017. De heer Detmar die zich volgens de heer De Weerd ten volle heeft ingezet voor het plan heeft moeten ervaren dat de verschillende partijen moeilijk tot actie te bewegen zijn. Met name stadsdeel Centrum weigert volgens de heer De Weerd iedere medewerking. Er is besloten om te wachten op de commissie Verkeer en Vervoer waarin wethouder Wiebes over twee maanden zal moeten melden dat er geen voortgang is. De heer Lammers merkt op dat er als onderdeel van de openbare ruimte wel aan de Rode Loper wordt gewerkt. Dit klopt, maar hiervoor is een aparte organisatie opgericht. Hetzelfde geldt voor het Rokin wat een onderdeel vormt van project 1012.

De aanpak op de Vijzelgracht is sinds twee jaar in positieve zin veranderd. Dit geldt zowel voor de omgang van de projectorganisatie met de omgeving als voor de omgang tussen de opdrachtgever en de aannemer.

De heer De Weerd kondigt aan dat in september met de omgeving een bijeenkomst wordt georganiseerd om uit te leggen hoe de veranderingen de afgelopen tijd vorm hebben gekregen.

De voorzitter ziet de renovatie van de Oostlijn die van de DIVV is overgegaan naar de Dienst Noord/Zuidlijn als voorbeeld van de nieuwe houding.

8. Rondvraag en sluiting

De heer Paleari licht de stand van zaken toe met betrekking tot de riolering. Het gedeelte van het diepriool richting centrum is weggehaald ten behoeve van de bouw van het station. Tussen de Prinsengracht en de put bij AFM moet een nieuwe leiding worden aangebracht. Na overleg met Waternet zijn de vier kansrijke varianten die zijn overbleven van de eerdere twaalf varianten gescreend op geotechnisch risico in de bouwfase, kosten in de bouwfase en eventuele verzorging in het station. In de komende weken neemt de Dienst Noord/Zuidlijn hier een besluit over waarbij de zogenaamde nulvariant, het diepe gat in de ventweg, de minst aannemelijke is. De heer Paleari stelt voor om dit onderwerp voor de volgende BCU te agenderen. **(actie)**

Mevrouw Blok heeft eerder geïnformeerd naar een onderzoek naar de luchtkwaliteit in de buurt. De heer Paleari legt uit dat dit onderwerp in een eerdere vergadering is behandeld en in principe is afgerond. Als mevrouw Blok naar aanleiding van de informatie in de notulen van 12 december 2011, onder actiepunt 130-3, nog vragen heeft, kan zij contact opnemen met de heer Paleari. De voorzitter stelt dat als zij naar aanleiding van een eventueel overleg met de heer Paleari nog punten heeft, zij die vanzelfsprekend in de vergadering kan inbrengen.

Mevrouw Blok meldt dat het heel moeilijk is om iemand te vinden die de ramen wil lappen. Samen met een aantal bureaus vraagt ze zich af of de glazenwasser die de ramen bij de Noord/Zuidlijn doet, dit wellicht ook bij haar blok kan doen. Mevrouw Witten zal naar de mogelijkheden kijken. **(actie)**

Tijdens een vergadering van Wetering Duurzaam is de vraag gesteld of de Noord/Zuidlijn een bijdrage zou kunnen leveren aan het energieneutraal maken van de buurt via het station. De heer Paleari zal nadenken over wie hier binnen de Noord/Zuidlijn een zinnige bijdrage aan zou kunnen leveren. **(actie)**

De heer Monasso heeft een gesprek gehad met de heer Stapel van DMB. Hij wil graag een terugkoppeling over dit gesprek geven in de volgende BCU. **(actie)**

De voorzitter sluit de vergadering om 18.30 uur.

Actielijst 12 maart 2012

129-2	Terugkoppelen parkeergarage in station	Dejong
133-1	Terugmelding beleid rondom piep op portaalkraan	Paleari/De Jong
133-2	Overleg schadebureau over consequenties van voortschrijdende inzichten	Paleari
133-3	Agenderen riool	Paleari/Witten
133-4	Agenderen DMB	Monasso/Witten
133-5	Uitbreiding werkzaamheden glazenwasser Noord/Zuidlijn	Witten
133-6	Contactpersoon Wetering Duurzaam	Paleari

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.