



(CONCEPT) VERSLAG 146

Vergadering	Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum	16 september 2013
Aanwezig	<i>Bewoners/ondernemers:</i> de dames Blok en Thijssen en de heren Monasso, Wassenberg, De Weerd, De Wilde en Van Zwieten
	<i>Voorzitter:</i> de heer Lankhorst
	<i>Project Noord/Zuidlijn:</i> mevrouw Dejong (BLV-coördinator), mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht) en de heer De Wit (projectleider Vijzelgracht)
	<i>Max Bögl:</i> de heer De Jong
	<i>Gemeente Amsterdam:</i> de heer Schrama
	<i>Schadebureau:</i> de heer Schut
	<i>Notuleerservice Nederland:</i> mevrouw Vernooij (verslag)
Afgemeld	
Contactpersoon	mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht)
Doorkiesnummer	020 530 8803

**De volgende BCU-vergadering is op
maandag 21 oktober 2013, van 17.00 tot 18.30 uur
Locatie: Souterrain kantoor Noord/Zuidlijn, Vijzelgracht 22**

**CORRECTIE: BCU-vergadering is op maandag 16/12/2013.
Locatie: Souterrain kantoor Noord/Zuidlijn, Vijzelgracht 22**

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 17.00 uur.

Hij heet de heer Schrama welkom als opvolger van de heer Lammers.

Dinsdag 10 september jl. is de boekpresentatie van Onderste Boven geweest, een fotoverslag van Caro Bonink over de Vijzelgracht van 2010 tot 2012. Mevrouw Witten meldt dat er nog een doos boekjes komt voor geïnteresseerden die het boekje nog niet hebben ontvangen.

De heer Doeswijk, mevrouw Van Katwijk en de heer Van Dijk zijn verhinderd.

2. Verslag 24 juni 2013

Op pagina 3, onder punt 6, vijfde alinea, is het de heer De Jong, die bij de vorige vergadering niet aanwezig was, niet duidelijk wat het antwoord is geweest op de vraag van de heer Monasso over de ontheffingen. Voor de heer Monasso was het wel duidelijk en hij heeft de telefoonnummers van de betreffende instanties ontvangen. Voor de duidelijkheid wordt de tekst gewijzigd in 'De heer De Wit licht toe welke ontheffingen op de Vijzelgracht van toepassing zijn'.

Het verslag wordt met bovenstaande wijziging vastgesteld.

Actielijst

143-5 Aanbevelingen rapport Mobilisation and Environment agenderen. De heer De Wit komt in agendapunt 5 terug op de afbouwaannemer. VIA wordt voor een volgende BCU of in petit comité uitgenodigd (**actie**)

144-1 Klein overleg plannen met Mandy Korff van Deltares en uitkomst agenderen in BCU. Dit wordt onder agendapunt 7 behandeld.

145-1 Handhaver sturen voor de auto's van Liander. Is gebeurd.

145-2 E-mail over kaarten buurtopera rondsturen. Is gebeurd.

3. Werkzaamheden station Vijzelgracht

De heer De Jong geeft een korte toelichting op de werkzaamheden. De beplating van de bouwhekken is vervangen teneinde het straatbeeld te verbeteren.

Mevrouw Thijsen is geschrokken van de graffiti waarmee de platen waren beklad. Mevrouw Witten licht toe dat de platen regelmatig schoongespoten worden.

Er vindt ca. drie keer per week een betonstort plaats. De laatste drie grote voorzetwanden onder in het station worden geplaatst en deze werkzaamheden zullen nog ongeveer een maand duren. De rest van het jaar wordt aan de badkuipwanden gebouwd. Verder wordt gewerkt aan de stijgpunten aan de noord- en zuidkanten. Een van de twee schuine wanden is klaar. Binnenkort wordt aan de zuidzijde aan de tweede wand begonnen. Buiten het station worden voorbereidingen getroffen voor het pompgemaal aan de noordkant van het station, voor Maison Descartes. De booraannemer is zo goed als gereed. De afbouwaannemer zit inmiddels regulier bij de afstemmingsoverleggen en is gestart met voorbereidend werk zoals metingen.

Uit de omgeving is een paar weken geleden bericht gekomen over ongewenste bezoekers op het bouwterrein. De beveiligingsdienst die 's nachts drie keer een ronde maakt, is gevraagd om extra alert te zijn.

Vrijdag 20 september a.s. tot en met zondag 22 september vindt de buurtopera plaats, die vanuit de omgeving is georganiseerd en waarvoor Bögl op de achtergrond diverse hand-en-spandiensten verricht.

De heer Schut vraagt wanneer Bögl klaar denkt te zijn. De heer De Jong zegt dat er wordt gestreefd naar volgend jaar zomer.

De heer Monasso vraagt waarom de voorzetwanden in de te bouwen parkeergarage extra dun zijn en hoe groot het verschil is met de andere voorzetwanden. De heer De Jong antwoordt dat de constructieve voorzetwanden tussen 90 cm en 150 cm dik zijn. De 'badkuipwanden' hebben geen constructieve, maar worden geplaatst ten behoeve van de duurzaamheid van de diepwand(voegen). Deze wanden zijn ongeveer 25 cm en zijn veel lichter gewapend dan de wanden die constructief belast worden. De heer Monasso vraagt of de wanden wel bestendig zijn ingeval de badkuip een openbare functie zou krijgen. De heer De Jong bevestigt dit, maar wijst erop dat de stempels niet kunnen worden verwijderd en dat zij de ruimte beperken. De heer De Wit voegt hier desgevraagd aan toe dat er ongeveer 7,5 m. tussen de onderkant van de stempels en het dak van het perron zit, boven de stempels zit een ongeveer gelijke ruimte.

De heer Wassenberg vraagt of de huidige diepwanden nog steeds water doorlaten. De heer De Wit bevestigt dat op de locaties waar de voorzetwanden nog niet gereed zijn, de voegen nog 'zweten'. Dit wordt steeds minder omdat de voorzetwanden bijna gereed zijn.

De heer De Jong meldt dat ook door de voorzetwanden nog kleine hoeveelheden water kunnen lekken, vooral op de stortnaden. Er is ongeveer 5 km. aan stortnaden. Vanaf heden zullen betonreparatiewerkzaamheden worden uitgevoerd aan de voorzetwanden en zullen deze naden worden geïnjecteerd. De mate waarin nu nog grondwater kan lekken is niet te vergelijken met wat eerder met de diepwanden is gebeurd. Bij de oplevering zal de lekkage door het grondwater voorbij zijn.

Mevrouw Blok meldt dat er vorige week vrijdag rond 17.00 uur een enorm lawaai is geweest op het maaiveld. Zowel de heer De Jong als de heer De Wit is hiervan op de hoogte. Zij kunnen de oorzaak niet meer achterhalen, maar het vermoeden bestaat dat er brokken beton in een lege container zijn gekiept. De heer De Jong neemt de melding serieus en probeert dit soort zaken zo veel mogelijk te vermijden.

De heer De Jong meldt dat er zware transporten zijn geweest die met ontheffingen 's nachts hebben plaatsgevonden, omdat dit overdag niet is toegestaan. Met behulp van een verkeersregelaar zijn de auto's in de straat geparkeerd, zodat ze niet 's nachts het bouwterrein op hoefden te rijden.

4. Werkzaamheden pompgemaal

De heer De Wit legt de situatie van het pompemaal aan de hand van een presentatie uit. Het riool van de Vijzelgracht is eigenlijk een soort hoofdriool van het centrum. Dit riool lag grotendeels waar nu het station ligt. Tijdens de bouw is een tijdelijk persgemaal op de Prinsengracht geplaatst. Het was de bedoeling dat het riool zou terugkomen, maar het werd niet wenselijk geacht om weer zo diep te graven. Hierop is een aantal varianten bedacht en anderhalf jaar geleden is gekozen voor de optie om een gemaal te bouwen aan de noordzijde van het station waardoor het mogelijk is om de riolering ondiep door de ventweg aan te leggen. Het pompemaal komt aan de buitenkant van het station. Er wordt aansluiting gezocht bij het oude riool dat er nog ligt. De pomp zelf komt in de technische ruimte van het station te staan. Het komende half jaar worden de civiele werkzaamheden uitgevoerd. Vervolgens gaat Waternet aan de slag om te zorgen dat de installaties werken. Om het gemaal te kunnen bouwen, moet het werkterrein gedurende een periode van zes weken worden uitgebreid om het groot materieel kwijt te kunnen. In deze periode wordt de Prinsengracht voor auto's afgesloten en gaat de voetgangersoversteek voor Descartes dicht. Als de funderingswerkzaamheden met het groot materieel zijn afgerond, wordt het werkterrein weer teruggebracht. Het bouwterrein zal echter nog wel groter zal zijn dan nu het geval is. De Prinsengracht en de oversteek voor voetgangers zijn vanaf dit moment weer toegankelijk. De ventweg zal gedurende de werkzaamheden wat smaller zijn, maar blijft open voor fietsers en voetgangers.

Mevrouw Blok informeert naar de geluidsoverlast van het pompemaal. De heer De Wit legt uit dat het gemaal geen geluid maakt. In het gemaal, 6 m diep in het station, zullen drie pompen komen te staan afgeschermd door meer dan 1 m beton en daarboven nog 1,5 m grond. Het geluid van de pompen zal hierdoor niet hoorbaar zijn.

De civiele werkzaamheden gedurende het komende half jaar worden door de Noord/Zuidlijn en Bögl uitgevoerd. De pompen worden door Waternet aangebracht. Te zijner tijd zal Waternet tijdens de werkzaamheden wellicht aansluiten bij de BCU, maar de Noord/Zuidlijn blijft contactpersoon voor vragen en informatie.

De heer Monasso vraagt of de verzamelbak een speciale toegang krijgt met een opstand. De heer De Wit licht toe dat de ontvangtbak eigenlijk een grote rioolput is. Hierop komen twee grote deksels die in het maaiveld worden afgewerkt zodat Waternet er in geval van onderhoud bij kan. Er komt niets boven straatniveau uit. De heer Monasso wijst erop dat er nog vier bomen komen. Hoe lager het dak van de kelder ligt, hoe meer bomen er kunnen staan. De heer De Wit zegt dat het dak van het station op -0,20 m NAP ligt. Vlak bij de brug kan de maaiveldhoogte oplopen tot +1,6 m NAP, de gronddekking is lokaal dus bijna 2,0m. Het dak van de ontvangtbak wordt even hoog als dat van het station. Hierop komen twee torentjes van ongeveer 1,5 m hoog waar de luiken op komen. Deze zullen iets groter zijn dan bestaande putdeksels en op de rioolputten zullen geen bomen geplaatst kunnen worden.

Als eerste zal de damwandkuip worden aangebracht. De damwanden zullen erin gedrukt worden. Hiervoor is een grotere motor nodig waarvoor een ontheffing vereist is omdat de drukstelling meer geluid maakt dan volgens het bouwbesluit is toegestaan. Als de damwanden zijn aangesloten op het station wordt er ontgraven en worden twee stempelramen aangebracht. Vervolgens wordt aangesloten op de oude rioolleiding.

De heer Monasso heeft de druktechniek al eerder meegemaakt bij de aanleg van een parkeergarage. Volgens hem is het alleen mogelijk om met deze techniek te werken als er niets in de grond aanwezig is. Hij vermoedt dat er nog kademuuren zitten. Hij vreest dat dit qua lawaai nog wel een tegenvaller zou kunnen zijn. De heer De Wit wijst erop dat er voor een deel wordt gewerkt in het tracé waar ook het oude riool heeft gelegen. Hoewel er altijd obstakels kunnen zijn, is de verwachting niet dat er nog kademuur aanwezig is. De heer De Jong voegt hieraan toe dat er al een jaar lang overleg is met Waternet, de gemeente, Deltares en Bögl. Er is een gezamenlijk ontwerp gemaakt waarin de ervaring van de toegangshal Noord waar ook een damwand in is gedrukt, is gebruikt. Ook wordt er extra monitoring toegepast. Daarnaast wordt het damwandtracé vooraf voorgeboord om eventuele obstakels te verwijderen.

Mevrouw Blok vraagt of de grote machines elektrisch zijn. Dit is niet het geval. De machines werken op een motor die door diesel wordt aangedreven. Dit kan volgens de heer De Jong niet anders. De bouwput is buiten het bereik van de portaalkranen die wel elektrisch zijn. De damwanden plaatsen zal ongeveer twaalf dagen duren. De ervaring van de heer Wassenberg is dat het persen geen overlast oplevert. Op het moment dat de machine het paneel neerzet, wordt een dreun gevoeld.

Deze zomer zijn voor Le Mortier de rioolputten opengestaan om voorbereidend werk te doen. Deze put staat inmiddels waterdicht tegen het station aan. De aansluiting met de Nieuwe Weteringstraat staat voor begin volgend jaar op de planning. De put hier is ingewikkelder omdat deze niet tegen het station aan staat, maar op 1,5 m afstand. Deze ruimte moet overbrugd worden en dit zal door middel van vriezen gebeuren. Er

wordt nagedacht over een minidwarsverbinding van het station naar de rioolput om de overlast op straatniveau te beperken. Het ontwerp hiervoor moet nog worden uitgewerkt.

De heer Wassenberg vraagt of het riool van de Fokke Simonzstraat ook wordt aangesloten op het gemaal. De heer De Wit legt uit dat het nieuwe riool in de ventweg loopt tot de put van de Nieuwe Weteringstraat en dat dit het laatste deel van het oude riool is dat nog intact is. Het oude riool voor de AFM blijft liggen.

De heer Van Zwieten vraagt wanneer de Prinsengracht wordt afgesloten. De afsluiting zal week 40 tot en met 45 duren.

5. Vooruitblik werkzaamheden lange termijn

De formele opleverdatum voor de ruwbouw is 24 december 2014. Er is een aantal versnellingen gerealiseerd, opdat eerder kan worden opgeleverd. De huidige ambitie is juli 2014 en hierover vindt met verschillende partijen overleg plaats. De heer De Wit kan inmiddels melden dat het tramspoor 1,62 m westwaarts zal worden verplaatst, waarmee het oorspronkelijke ontwerp wordt uitgevoerd en het station wordt aangepast. De Rode Loper zal hierover zelf nog communiceren. Voor de verplaatsing van het spoor moet het stationsdak worden aangepast en dit heeft een relatie met de werkzaamheden die onderdaks moeten gebeuren. Verder is stadsdeel Centrum bezig met de voorbereiding van de parkeergarage.

De heer De Wit wijst erop dat er veel afhankelijkheden zijn op het gebied van de planning, en noemt een aantal voorbeelden. De afbouwaannemer wil de aanvoer zo veel mogelijk door de tunnel laten lopen. In de 2^e helft van 2014 is dit moeilijk omdat in de stations Rokin en Ceintuurbaan de ruwbouw dan nog niet is afgerond. De aanleg van het riool en de verplaatsing van de tram kunnen pas starten als Bögl gereed is, maar moeten wel gebeuren voordat het ventilatiesysteem van het station afgebouwd kan worden. De Rode Loper-parkeergarage zit nog in de pve-fase.

De heer De Weerd ziet een aantal problemen zoals de planvorming van de parkeergarage waarmee het stadsdeel nog niet veel verder is gekomen. Ook kan de afbouwaannemer er niet goed bij om werkzaamheden te gaan verrichten. De heer De Wit licht toe dat Bögl ongeveer juli 2014 gereed is, waarna Max Bögl geen bouwterrein meer nodig heeft. VIA wil proberen om in de zomer van 2014 te beginnen waarbij zaken deels via het maaiveld aangevoerd moeten worden. Dit betekent dat er ook werkterrein nodig is. Er zal een manier gezocht moeten worden waarbij de omgeving zo min mogelijk overlast heeft. Het idee is om de badkuip als een soort bufferruimte te gebruiken voor aangevoerde spullen zodat onderdaks gewerkt kan worden. Een half jaar later, eind 2014, zouden de transporten wel ondergronds kunnen plaatsvinden. Het voordeel van het gebruik van de badkuip is dat VIA eerder klaar is en NZL het maaiveld eerder kan teruggeven aan de omgeving. Voor VIA is het leereffect dat de ervaringen hier opgedaan, ingezet kunnen worden bij de andere stations. Voor de Noord/Zuidlijn zou de Vijzelgracht niet meer het kritieke pad zijn, waardoor de planning robuuster wordt. In dit scenario hebben VIA en Waternet hun werkzaamheden afgerond, is het tramspoor verplaatst en heeft de Noord/Zuidlijn uiterlijk in de zomer van 2015 haar werkzaamheden afgerond. Totdat een jaar later aan de parkeergarage wordt gewerkt, zijn de werkzaamheden op maaiveld klaar.

Mevrouw Blok betwijfelt of dit opweegt tegen een half jaar wachten en de transporten ondergronds plaats te laten vinden. Zij stelt het op prijs dat de omgeving mee kan denken over de verschillende opties.

De heer Van Zwieten ziet de Rode Loper en de parkeergarage als bottleneck. Het is belangrijk om te weten of het Weteringcircuit ook in de Rode Loper zit en niet weer later wordt aangepakt. De heer De Wit wijst erop dat deze twee projecten onafhankelijk van elkaar zijn georganiseerd.

De heer Monasso waardeert de informatie die de heer De Wit vandaag geeft. Hij is aangenaam verrast over het nieuws dat de tramrail wordt verplaatst. Hij heeft waardering voor de helderheid waarmee het verhaal is gebracht. De heer De Jong stelt dat de puzzel van de planning tussen nu en het einde van het jaar moet worden gemaakt.

De voorzitter doet de suggestie dat de Rode Loper hetzelfde zou kunnen doen als met het boren is gedaan: van een andere kant beginnen.

Mevrouw Blok vraagt wie verantwoordelijk is voor de coördinatie vanaf de ruwbouw. De heer De Wit antwoordt dat een deel hiervan bij de Noord/Zuidlijn ligt. Een deel van de andere projecten ligt bij het Stadsdeel. Mevrouw Blok ziet als grootste probleem dat over de Rode Loper en de parkeergarage als twee verschillende dingen worden gesproken, terwijl ze bij elkaar horen. De heer Van Zwieten vult aan dat in de jaren negentig is beloofd dat er één wethouder verantwoordelijk voor zou zijn.

6. Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Mevrouw Blok vindt dat de renovatie van het oude ABN-kantoor een gevaarlijke situatie oplevert voor fietsers en voetgangers. Ook komen er door werkzaamheden grote stofwolken naar buiten. De heer Schrama gaat erachteraan. (**actie**)

7. Stand van zaken gebouwresponsie

De heer Monasso heeft samen met aanwezigen bij het ingelaste overleg van 8 juli jl. een verslag gemaakt. De aanleiding voor het overleg was de verbijstering van de omgeving over de snelheid waarmee het monitorsysteem is afgebouwd. Tijdens het overleg bleek dat het handmatige waterpassingssysteem nog steeds jaarlijks wordt toegepast en ingeval van verdachte plekken wordt er vaker gemeten. Het hele verhaal staat op website van Stichting Gijzelgracht. De heer Monasso verzoekt om in de BCU op de hoogte te worden gehouden van de waterpassingsmetingen. De heer De Wit legt uit dat de handmatige metingen ook in een digitaal systeem worden ingevoerd zodat hier grafieken van gemaakt kunnen worden. Ook zou periodiek een vlekkenkaart gemaakt kunnen worden. Hij zal erover nadenken wat de handigste manier is. (**actie**)

De heer Monasso zegt dat de conclusie van het overleg was dat er een duidelijke brief wordt uitgebracht voor alle pandeigenaren met het verzoek vast te stellen of een pand schade heeft geleden waarin wordt opgeroepen om schade niet op te sparen, maar dit direct te melden. (**actie**) Mensen moeten er ook op gewezen worden dat hoewel er rust is gekomen in de bodem, er ook sprake kan zijn van een na-ijleffect. Er wordt verzocht om een bestuurlijke uitspraak over hoe lang de periode is dat dit effect kan optreden. Hiervoor is het belangrijk dat gedurende deze periode de omgekeerde bewijslast blijft bestaan. De heer Scheffrahn gaat hier achteraan. (**actie**)

8. Rondvraag en sluiting

De heer Wassenberg vraagt of het niet mogelijk is om met betrekking tot het slaan van de damwanden door middel van sonar precies vast te stellen wat in de grond zit. De heer De Jong heeft onvoldoende ervaring met sonarapparatuur en geeft aan dat er gebruik wordt gemaakt van oude tekeningen en foto's van de eerste fase. Voor de kabels en leidingen wordt gebruikgemaakt van de klic-meldingen. In de praktijk kloppen deze nooit exact en daarom zijn er proefsleuven gemaakt en is de situatie ingemeten. Naar aanleiding hiervan zijn kabels en leidingen omgelegd. Voordat wordt gestart met de damwanden wordt er weer een proefsleuf gegraven bij het dak van het station.

Mevrouw Thijssen heeft een uitnodiging ontvangen voor een eerste Vijzelgrachtoverleg op 19 september a.s. Mevrouw Witten zegt dat dit een uitnodiging van het stadsdeel Centrum betreft. Dit overleg gaat over de gebiedsvisie van Centrum Zuid en staat los van de Noord/Zuidlijn.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.50 uur.

Actielijst 16 september 2013

146-1	Afbouwaannemer VIA uitnodigen	Witten
146-2	Check situatie bij de renovatie van het oude ABN-kantoor	Schrama
146-3	Update waterpassingssysteem	De Wit
146-4	Brief voor pandeigenaren om ze te wijzen op het melden van schade	Schut
146-5	Bestuurlijke uitspraak over periode van na-ijleffect	Scheffrahn/De Wit

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.