



VERSLAG 116 (CONCEPT)

Vergadering	Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum	21 juni 2010
Aanwezig	<i>Bewoners/ondernemers:</i> de dames Mulder en Van Gelder en de heren Doeswijk, Harm, De Knecht, De Weerd en Van Zwieten
	<i>Voorzitter:</i> de heer Lankhorst
	<i>Dienst Noord/Zuidlijn:</i> de dames Dejong (BLV-coördinator), Peters (hoofd Dagelijks Toezicht) en Witten (projectbegeleider Vijzelgracht) en de heren Beljon (projectleider) en Scheffrahn (contractmanager)
	<i>Gemeente Amsterdam:</i> mevrouw Djoefrie (plv. de heer Lammers) en de heer Lommers (verbindingsmanager)
	<i>Politie:</i> de heer Van Dijk
	<i>Notuleerservice Nederland:</i> mevrouw Vernooij (verslag)
Contactpersoon	Boukje Witten (projectbegeleider Vijzelgracht)
Doorkiesnummer	020 530 8803
E-mail	b.witten@nzl.amsterdam.nl

**De volgende BCU-vergadering is op
maandag 23 augustus 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. Er is bericht van verhindering ontvangen van de heren Paleari, Monasso en Lammers.

Donderdag 24 juni a.s. zal wethouder Wiebes van 11.00 tot 13.00 uur op de Vijzelgracht zijn. In het kader van het inwerkprogramma wordt hij door de directeur Omgeving NZL bijgepraat over het omgevingsbeleid en de highlights van de Vijzelgracht. Voorstel is dat vertegenwoordigers van de Stichting Gijzelgracht ook aansluiten. Hierna zal hij de bouwput ingaan. Er zijn geen bewoners uitgenodigd. Het idee is om hem na de zomer uit te nodigen om de BCU te bezoeken (**actie**).

2. Verslag 31 mei 2010

Op pagina 3, onder de mededelingen, wordt aangekondigd dat Milo Laureij de Dienst Noord/Zuidlijn zal verlaten. De voorzitter memoreert dat de aanwezigen hebben uitgesproken het heel jammer te vinden dat hij vertrekt.

Op pagina 4 wordt de Derde Reguliersdwarsstraat genoemd. Dit moet de Derde Weteringdwarsstraat zijn.

Met bovenstaande opmerkingen wordt het verslag goedgekeurd.

Actielijst:

113-1 Geluidoverlast pomp Prinsengracht verhelpen. Mevrouw Dejong meldt dat Waternet afgelopen week de zogenaamde suskasten zou plaatsen. Op het moment dat de eerste werd gemonteerd, is de andere gestolen. Deze actie blijft dus staan.

113-3 Klopt de basiskaart waarmee de digitale kleurenkaart is gemaakt? De heer Scheffrahn heeft dit aan de medewerkers gevraagd. Zij meldden dat ze de basiskaart van het stadsdeel hebben gekregen (actie afvoeren).

115-1 Voortgangsrapportage optie 4 uit het MOB-onderzoek. De heer Beljon licht toe dat dit het aanpassen van de ventilatie in het station betrof. Overleg met de aannemer heeft ertoe geleid dat er versneld naar een oplossing zal worden gekeken. De heer Scheffrahn vult aan dat het basisidee niet mogelijk is. Door het vriezen ontstaan neveneffecten die van invloed zijn op de kwaliteit van de lucht. Dit speelt zowel voor de omwonenden als ook voor de mensen in de bouwput. De aannemer en de DNZL zullen een speciaal groepje formeren om hier een oplossing voor te zoeken.

3. Verkeersveiligheid

Mevrouw Dejong meldt dat wat betreft het creëren van meer zichtbaarheid voor de mensen die willen oversteken, er een tekening wordt uitgewerkt waarin ruimte van de weg wordt gebruikt om dit te realiseren. Deze moet nu door WWU (Werkgroep Werk in Uitvoering) worden beoordeeld op uitvoerbaarheid. De heer Lammers houdt zich hiermee bezig (**actie**).

De heer De Weerd wijst erop dat in het programma-akkoord van stadsdeel Centrum wordt gestreefd naar 30 km-gebieden voor de corridors Rozengracht en de Vijzelstraat. Hij hoopt dat de heer Lammers zich hier voor in wil zetten (**actie**). De voorzitter stelt voor om Jeanine van Pinxteren, de voorzitter van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum die openbare ruimte en verkeer in haar portefeuille heeft, uit te nodigen voor een BCU (**actie**).

4. Leefbaarheid

De heer Van Dijk geeft aan dat de woninginbraken in de Weteringbuurt een groot probleem zijn. Er wordt op het moment een keer per week ingebroken. Overigens vaak als bewoners gewoon thuis zijn, wat voor een onveilig gevoel zorgt. Hij heeft boekjes bij zich waarin kaarten zitten waarmee mensen zich bij de politie kunnen registreren voor mail alert. Mensen worden dan geïnformeerd indien er een hausse aan bepaalde criminaliteit is en dit systeem zal ook worden gebruikt om getuigen op te roepen ingeval van een delict. Ook heeft hij een A4'tje met adressen van instanties die het keurmerk veilige woning uitgeven. Bewoners kunnen hun woning laten controleren op het hang- en sluitwerk en de veiligheid van de woning. Het blijkt dat de daders tot nu niet tot een vaste kern behoren maar dat het gaat om een zeer uiteenlopende groep. Mensen worden op de hoogte gebracht via de Binnenkrant, Het Stadscentrum Nieuws en de mail alert op de website van de politie en van het stadsdeel. De voorzitter vraagt zich af of het een idee is om de boekjes huis aan huis te bezorgen.

5. Werkzaamheden Vijzelgracht en omgeving

Er wordt onderscheid gemaakt tussen werkzaamheden op de kortere termijn en werkzaamheden op de langere termijn.

Huidige werkzaamheden

Mevrouw Peters licht de huidige werkzaamheden toe. In week 26 wordt weer begonnen met de ontgraving. Er wordt ongeveer 4 meter ontgraven (van NAP – 17 naar NAP – 21 meter). Dit zal naar verwachting anderhalve tot twee maanden in beslag nemen. Aan de zuidzijde wordt op 22 juni het dak bij de toegang van de verdeelhal op zijn definitieve draagconstructie geplaatst. Daarna worden de betonnen palen waar het dak tijdelijk op heeft gerust, gesloopt. Aan de buitenzijde zal hier niet veel van te merken zijn. De offerte voor de peilbuizen wordt in week 26 verwacht en zodra deze akkoord is, worden de buizen op korte termijn aangebracht.

De heer Harm vraagt waarom er meer peilbuizen nodig zijn. De heer Scheffrahn legt uit dat langs de omtrek van het station nu om de 40 m buizen zijn aangebracht in de verschillende grondlagen. Voor de bewaking van de ontgraving van de diepere lagen wordt overal een extra buis tussen de bestaande buizen geplaatst zodat ze op 20 m van elkaar staan. Het water stroomt net zo lang in de buizen tot hier dezelfde druk is als in de grondlaag zelf. Er zit een indicator in om dit te meten. Niemand hoeft daarna nog bij de buizen want ze worden automatisch gemeten en de stijghoogtes worden doorgebeld.

De heer Harm meldt dat er meetbouten van zijn pand zijn verdwenen en dat er nog één inzit die de andere zou moeten overnemen. Hij heeft het idee dat zijn pand niet meer wordt gemeten. De heer Beljon legt uit dat er per pand twee meetsystemen zijn. Dit zijn de spiegeltjes (prisma's) als onderdeel van het total station en ter controle hiervan zitten er meetbouten in de gevel die met de hand worden gemeten. Deze meetbouten zitten al geruime tijd niet meer op hun plaats.

De heer Van Zwieten wil weten hoe frequent dit wordt gecontroleerd. De meetbouten zijn ooit geplaatst als extra beveiligingsmaatregel, maar er is nooit meer iets van gehoord. Hij wil graag weten wie hiervoor verantwoordelijk is en wat de consequenties zijn van het ontbreken van deze extra beveiliging.

De heer Scheffrahn belooft dat er zeker naar gekeken zal worden (**actie**). Hij verduidelijkt dat middels een total stationmeting alles in de gaten wordt gehouden. Steekproefsgewijs wordt handmatig gecontroleerd of de total stations overeenkomen.

De heer Van Zwieten constateert dat het grondwaterpeil lager is dan voorheen en nog steeds lager wordt. Hij is benieuwd of met de gegevens van de gemeente en die van de DNZL achterhaald kan worden wat hiervan de oorzaak is.

De heer Scheffrahn meldt dat er in een eerder overleg met de heer Van Zwieten en de heer Van Tol van Deltares is afgesproken dat zal worden onderzocht wat de afgelopen jaren de trend is van het water in de bovenste lagen, het gaat om de hoogte van het zogenaamde freatische vlak (**actie**).

De tunnelboormachine komt sneller dan verwacht aan op het Rokin. Een boorstelling voor calamiteiten staat hier nog niet paraat en daarom zal de boorstelling die op de Vijzelgracht staat vanavond naar het Rokin worden verplaatst. Daarom zal deze avond de boorstelling in één hijs naar boven worden gehaald om het apparaat af te voeren.

Werkzaamheden langere termijn

Vervolgens licht de heer Scheffrahn de werkzaamheden op langere termijn toe.

In eerste instantie zou bij de diepste ontgravingen voor station Vijzelgracht net als bij de Ceintuurbaan overdruk worden toegepast. Nadat een en ander herberekend werd, zou dit niet nodig zijn op het moment dat de waterdruk in de onderste lagen verlaagd kon worden binnen het station. In het kader van deze ontwerpwijziging van twee jaar geleden zijn zekerheidshalve pompproeven uitgevoerd. De eerste is vorig jaar zomer gedaan. De tweede in november, december 2009.

Deze laatste proeven gaven aanleiding tot twijfel. Naar aanleiding hiervan is extra onderzoek gedaan. Hoewel de conclusies op dit moment worden bekeken, ziet het er op dit moment niet naar uit dat wat de bemaalbaarheid betreft er zonder aanvullende maatregelen ontgraven kan worden tot -32 m. Dit heeft te maken met het opbarsten van de grond. De waterdruk van de derde zandlaag die zich op ongeveer -50 m bevindt, is hier zo hoog dat het risico bestaat dat de bodem omhoog wordt gedrukt.

Er is een aantal scenario's uitgewerkt voor het geval de pompproeven negatief zouden uitvallen. Binnenkort zal hieruit een keuze moeten worden gemaakt. Het voorstel zal in de raadscommissie en de raad worden behandeld. In de zomer zal een definitief besluit worden genomen over welke methode zal worden gekozen. De consequentie van de aanvullende maatregelen is dat het in ieder geval meer tijd kost. Of het effect zal hebben op de totale planning hangt af van welke invloed dit op het boorproces zal hebben. Een scenario is om met overdruk te gaan ontgraven zoals bij de Ceintuurbaan wordt gedaan.

Na de huidige ontgraving (van NAP – 17 naar NAP – 21 meter) zal eerst een perrondakvloer worden gemaakt. Waarna de rest van de ontgraving onder deze vloer zal plaatsvinden. Indien overdruk wordt toegepast zullen op de vloer luchtdruksluizen en een compressorstation worden aangebracht. De werkzaamheden in de bouwput geven minder geluidshinder. Er moet echter wel een installatie worden opgebouwd. Ook kost het meer tijd en moeite te ontgraven en de fundatievloer te storten. Bovendien mag alleen personeel gekwalificeerd voor overdruksituaties ingezet worden.

Een tweede optie die ook onderzocht wordt, is nog om in kleine strookjes te gaan ontgraven en met ankers tot diep in de grond te gaan werken. Daarnaast wordt gekeken naar het gebruik van het groutstempel om het evenwicht in de bodem te behouden.

De heer Beljon geeft door middel van een tekening een toelichting op de wijze hoe het verticaal evenwicht werkt.

De heer Van Zwieten vraagt of dit ook voor het Rokin wordt onderzocht. Bij Rokin is geen tussenzandlaag en is het station minder diep. Het evenwichtsprobleem is daar dan ook niet zo als bij Vijzelgracht.

De heer Scheffrahn legt uit dat de methode van overdruk de meest solide oplossing zou zijn omdat deze controleerbaar en beheersbaar is. De eerste signalen dat de bemaalbaarheid tegenviel waren verrassend omdat de proeven eigenlijk alleen bedoeld waren ter bevestiging. Deze proeven werden pas vorig jaar zomer gedaan omdat daarvoor de voorbereidingen voor het vriezen in volle gang waren en er niet in het station gewerkt mocht worden. Omdat de kans dat de bemaalbaarheid niet goed zou zijn niet groot was en er een zekere vertraging zou optreden als de werkzaamheden voor het vriezen werden stilgelegd, is gekozen om de proeven in gefaseerd te doen. Sinds januari 2010, toen de eerste conclusies duidelijk werden, is al een proces opgestart om eventueel overdruk toe te passen om in een later stadium zo min mogelijk tijd te verliezen. De overdruk zou in het ongunstigste geval nodig zijn bij een diepte van NAP -25 m

en dit punt zal begin 2011 bereikt worden. De werkzaamheden gaan met aanpassingen gewoon door totdat het reguliere werk niet verder kan omdat er overdruk nodig is.

Op verzoek wordt uitgelegd hoe het er op de Ceintuurbaan aan toe gaat. De perrondakvloer zit hier op -20 m. Hierop staat een grote materiaalsluis waardoor het materiaal wordt aan- en afgevoerd. Boven op de vloer bevinden zich ook twee personeelssluisen via welke de mensen naar de drukkamer worden gevoerd. Er staat ten slotte ook nog een containerunit met regelapparatuur. Hier zitten de sluiswachter die alle bewegingen regelt. Aan de zuidelijke kant van de Ceintuurbaan staan compressorunits die de overdruk creëren. Deze zijn in het station zelf hoorbaar maar erboven niet. De heer Scheffrahn adviseert de aanwezigen om de Ceintuurbaan te bezoeken om een beeld te krijgen van de door hem geschetste situatie. Er zal zo snel mogelijk een afspraak worden gemaakt om deze locatie gezamenlijk te bekijken (**actie**). Er kan met dit bezoek niet gewacht worden tot het besluit is genomen over Vijzelgracht omdat in juli de werkzaamheden bij de Ceintuurbaan gereed zullen zijn en de installatie zal worden ontmanteld.

De heer De Weerd merkt op dat de Vijzelgracht breder en langer is en hij vraagt welke effecten dat heeft. De heer Scheffrahn geeft aan dat breder ongunstig is voor het evenwicht. De heer Doeswijk vraagt wat er gebeurt als op grote diepte een lek in de damwand ontstaat. De heer Beljon legt uit dat het systeem bij de Ceintuurbaan zo is ontworpen dat bij een lek de luchtdruk zo wordt opgevoerd dat het water niet naar binnen kan komen. Bij Vijzelgracht zijn hiervoor al de vriesmaatregelen genomen.

De heer De Weerd informeert in verband met de vakanties naar het besluitvormingsproces. De heer Scheffrahn meldt dat de onderzoeksresultaten en de second opinion begin juli klaar zijn. Op basis hiervan neemt de directie van de NZL in overleg met de wethouder een principebesluit. Dan gaat het via de commissie de raad in.

De voorzitter wijst op de rol van de media. De heer Scheffrahn denkt dat de kans groot is dat het negatieve pers zal opleveren omdat kan worden gesteld dat sprake is van een nieuwe onverwachte situatie terwijl dit niet het geval is. In het verleden is gezocht naar een snellere en goedkopere oplossing en dat toen na herberekeningen is aangenomen dat overdruk niet nodig was. De heer Scheffrahn hoopt dat de DNZL in de gelegenheid wordt gesteld om dit op een zorgvuldige manier in de openbaarheid te brengen. Er zal eind week 25 een persbericht worden uitgegeven waarin de kern zal zijn dat er serieus rekening moet worden gehouden met de noodzaak om met overdruk te werken. De heer Beljon vult aan dat de essentie is dat er steeds op een aanvaardbaar veilige manier wordt gewerkt. Er wordt afgesproken dat het conceptpersbericht met de heer De Weerd wordt gedeeld.

De heer Doeswijk vraagt zich af of het persbericht niet kan worden gecombineerd met een positief geluid door het toezeggen van een hogere tegemoetkoming voor alle ondernemers. De heer De Weerd voegt hieraan toe dat de gemeente tweeënhalve maand geleden een ruimere compensatie voor ondernemers toegezegd heeft maar dat deze regeling nog altijd niet wordt uitgevoerd. Dit ligt buiten de invloedssfeer van de heer Scheffrahn en is het aan het schadebureau om dit te realiseren.

6. Rondvraag en sluiting

De heer De Weerd deelt mee dat deze week twee ondernemers op de Vijzelgracht die verbouwd hebben een bedrag uitgekeerd zullen krijgen volgens een regeling van het schadebureau.

De heer Doeswijk vertelt dat de winkeliersvereniging De Vijzel namens Amsterdam City een Winterevent organiseert. Hij vraagt of het mogelijk is dat er op de Lijnbaangracht een vriesspiraal komt zodat er een ijsbaan kan worden gemaakt. Mevrouw Witten zal dit met de heer Doeswijk bespreken (**actie**).

Bij de heer Harm zijn gaten in de gevels gemaakt om te sonderen waardoor schade is ontstaan. Door de geroerde grond kunnen de palen in de voorgevel niet zoveel dragen als de achtergevel. Dit is een grote kostenpost waarvoor de ondernemer zelf ook voor een deel opdraait. Hier is de heer Harm het niet mee eens omdat hij stelt dat hij in deze situatie is gemanoeuvereerd. De heer Scheffrahn geeft aan dat het schadebureau en mensen van de DNZL zich al met deze kwestie bezighouden.

Mevrouw Mulder stelt dat er veel rommel op en in de Lijnbaansgracht is. Mevrouw Witten kan melden dat het stukje gracht wordt schoongemaakt.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.30 uur.

112-4	Monitoren verbetering communicatie bewoners (<i>blijft constant een actiepunt</i>)	Scheffrahn
113-1	Geluidsoverlast pomp Prinsengracht verhelpen	Dejong
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
116-1	Zichtbaarheid voetgangers bij oversteken	Lammers
116-2	Beijveren dat Rozengracht en Vijzelstraat 30 km-gebieden worden	Lammers
116-3	Uitnodigen de heer Wiebes en mevrouw Van Pinxteren	Witten
116-4	Onderzoeken meetbouten op panden	Beljon
116-5	Onderzoek freatische water	Beljon
116-6	Afspraak maken om gezamenlijk naar de Ceintuurbaan te gaan	Witten
116-7	Plannen evenement op de Vijzelgracht	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.