



## VERSLAG 117 (CONCEPT)

Vergadering Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht  
Vergaderdatum 23 augustus 2010  
Aanwezig *Bewoners/ondernemers:* de dames Boeve, Blok, Bonink en Vos en de heren Croenberg, Doeswijk, Harm, De Knecht, Monasso, Mustard, De Weerd, De Wilde en Van Zwieten

*Voorzitter:* de heer Lankhorst

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

*Schadebureau:* de heer Schut (tot 17.50 uur)

*Gemeente Amsterdam:* de heer Lammers

*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](mailto:b.witten@nzl.amsterdam.nl)

**De volgende BCU-vergadering is op  
maandag 20 september 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 heer Beljon.

### 2. Verslag 21 juni 2010

*Naar aanleiding van:*

Op pagina 4 wordt gesproken over de genomen vriesmaatregelen. De heer Monasso vraagt waarom er gevoren wordt als het perrondak in de bouwput zit. De heer Scheffrahn legt uit dat waterdruk hoger is dan de druk in de werkkamer. De voegen worden met staalplaten afgedekt tot in de eemklei, ca. -28,5m, dus onder het perrondak. Gedurende het aanbrengen van de staalplaten verkleint het vrieslichaam het risico van lekkages. Het perrondak zit op een diepte van ongeveer -22 m. Er wordt nog atmosferisch ontgraven tot ongeveer -26 m en dan pas daarna start het proces van ontgraven onder verhoogde luchtdruk. Onder punt 7 wordt het onderwerp van werken onder verhoogde luchtdruk meer in detail behandeld.

Actielijst:

**112-4** Monitoren verbetering communicatie bewoners. De voorzitter stelt voor om dit punt van de lijst af te voeren. De heer Scheffrahn licht toe dat alle gevraagde rapportages van panden zijn gemaakt en dat aangevraagde gesprekken zijn gevoerd en nog steeds worden gevoerd.

**113-1** Geluidsoverlast pomp Prinsengracht verhelpen. De geluidshinder is inmiddels gereduceerd maar er is nog altijd een zoemtoon te horen. Er zal worden geprobeerd om deze ook nog te verminderen. De heer Doeswijk hoort 's nachts en 's morgens vroeg een soort ventilator op het bouwterrein. De heer Paleari weet niet waar dit vandaan komt. Hij geeft wel aan dat er onder werktijd een hoge brom hoorbaar is die wordt veroorzaakt door de ventilatoren van de luchtverversing. Deze ventilatoren draaien de laatste tijd op

maximaal vermogen omdat er veel dieselapparatuur draait. Na de ontgravingslag zal het grootste deel van de dieselapparatuur weer verdwijnen en kunnen de ventilatoren waarschijnlijk weer terugtoerd worden.

**115-1** Voortgangsrapportage optie 4 uit de maatregelenreeks uit het MOB-onderzoek. De heer Paleari licht toe dat de ventilatie in het station opnieuw wordt bepaald, mede in verband met het feit dat er overdruk zal worden toegepast. Na de huidige ontgraving wordt begonnen met de betonstort waarvoor ondergronds nauwelijks dieselapparatuur aanwezig is. De betonpomp heeft Euroklasse 5 en is daarmee de meest schone dieselmotor. Ook is afgesproken met de aannemer dat er maximaal twee mixers tegelijkertijd aanwezig zijn. Ook deze voldoen aan de nieuwste eisen.

**115-3** Achterhalen oorzaak versnelde verzakking panden nummer 49 en 47. De oorzaken zijn inmiddels achterhaald. Aangezien deze geen relatie hebben met de Noord/Zuidlijn, is dit een bewonerszaak die hier verder niet besproken wordt. De nazakking is overigens gestabiliseerd.

**116-5** Onderzoek freatische water. Sinds 2008 zijn aan de zuidwestelijke kant van het station lagere freatische waterstanden gemeten. Een mogelijke oorzaak zou het doorboren van oude rioleringen ten tijde van het plaatsen van de diepwanden kunnen zijn.

Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd.

### **3. Stand van zaken Review Board Schadebureau**

De heer Schut geeft een toelichting op het ontstaan en functioneren van de Review Board.

In 2009 heeft de stichting Gijzelgracht een enquête gehouden in de buurt over het afhandelen van schade door het Schadebureau. Hierop zijn negatieve reacties ontvangen die hebben geresulteerd in nieuwe woningopnames voor alle woningen rond station Vijzelgracht. Er is ook een enquête meegestuurd waarin naar schadeafhandeling is geïnformeerd en waarin kon worden aangegeven of mensen nog contact met het Schadebureau wilden over een oude schade of een nieuwe schade wilden melden.

De Review Board bestaat uit drie bewoners, iemand van de Noord/Zuidlijn en twee mensen van het Schadebureau. Het proces:

- Van de 221 enquêtes bleven 48 adressen over van mensen die nog contact wilden met het Schadebureau. Hiervan wilden 14 bewoners een heroverweging van een oude schade en 34 mensen gaven aan een mogelijke nieuwe schade te hebben.
- Hierop is een belronde gehouden waaruit bleek dat 15 mensen eigenlijk een vraag hadden en geen schade, 14 adressen een heroverweging van een oude schade wensten en 19 adressen een nieuwe schade meldden.
- Er zijn bezoeken afgelegd waarvan rapporten zijn gemaakt die zijn besproken in de Review Board.
- De 14 heroverwegingen zijn opnieuw bekeken i.h.k.v. de omgekeerde bewijslast. Bovendien wordt er over een langere periode naar schade gekeken.
- In 5 gevallen heeft dit geleid tot een bijstelling van de standpunten.
- Daarnaast is de tevredenheid over de afhandeling van schade bekeken.
- Van de 48 mensen met wie nog contact is geweest, is met 33 mensen overeenstemming bereikt. Met 4 mensen is geen overeenstemming bereikt of over een deel van de schade overeenstemming bereikt. Met 4 adressen is het niet gelukt om contact te krijgen. In 4 gevallen is een expert ingeschakeld en deze zaken lopen nog. 3 gevallen zijn in behandeling bij de casco funderingswerkgroep.

Een samenvatting van dit proces volgt nog.

Mevrouw Blok wijst erop dat er een verschil is tussen schade aan funderingen en schade aan gebouwen. Omgekeerde bewijslast geldt niet voor funderingswerkzaamheden. Zij verbaast zich over de dubbele functie van de onafhankelijke expert. Deze komt naar de schade kijken en heeft zitting in de Review Board. Sommige bewoners hebben laten weten dat ze in eerste instantie hebben aangegeven tevreden te zijn over afhandeling van schade, maar achteraf toch niet echt tevreden waren. Tot slot stelt zij dat er in verschillende situaties verschillende regels worden gehanteerd.

Mevrouw Vos heeft een fysieke schade die bij het Schadebureau kan worden gemeld. Daarnaast hebben zij en haar huisdieren last gehad van poeder dat volgens haar afkomstig was van werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn. Zij heeft kosten gemaakt bij de dierenarts en vraagt waar zij hiervoor terecht kan. Na de vergadering zal mevrouw Witten haar gegevens noteren en bij haar langs komen om dit te bespreken. (**actie**)

De heer Doeswijk vraagt naar de subsidie voor funderingen. Hij heeft indertijd 33% vergoed gekregen en hij heeft begrepen dat funderingswerkzaamheden nu geheel vergoed worden. De heer Schut denkt niet dat dit

het geval is, maar zal hem de contactgegevens van een medewerker doorgeven. Ook meldt de heer Doeswijk dat op 23 augustus in de ochtend om 08.00 uur een schade zou worden opgelost, maar dat de aannemer zonder bericht niet is gekomen. Mevrouw Witten zal dit uitzoeken. **(actie)**

De heer Mustard geeft aan dat er in maart een funderingsopname is gemaakt, maar dat hij het rapport nooit heeft ontvangen. Mevrouw Witten zal nagaan wat er met het rapport is gebeurd. **(actie)**

De heer Monasso gaat er eigenlijk van uit dat de Review Board wordt vervolgd. De heer Schut stelt dat het voorafgaande deel uitmaakte van de gehouden enquête. Nieuwe meldingen vallen hier niet onder omdat het proces anders niet kan worden afgesloten. De heer Scheffrahn stelt voor om dit mee te nemen in de evaluatie van de Review Board. Hij kan zich bijvoorbeeld voorstellen dat alle uitspraken een maal per jaar nog een keer door de Review Board gaan. De Review Board zal de mogelijkheden bekijken.

#### **4. Werkzaamheden opvijzelen**

De heer Schut legt uit hoe de werkzaamheden voor het opvijzelen van blok 4 tot en met 8 zijn voorbereid. Het blok staat nu op 51 vijzels. Er is d.m.v. proefbeslating gekeken naar de druk van de ondergrond. In de afgelopen maanden heeft driemaal overleg plaatsgevonden tussen Deltares en het stadsdeel dat de nieuwe eigenaar is. Op 13 september zal de laatste vergadering plaatsvinden en naar verwachting zal eind september worden begonnen met het opvijzelen. Het is bekend dat zich tussen de zijgevels van nummer 8 en 10 puin bevindt. Het is bekend waar het puin zit en dit zal worden gemonitord tijdens de werkzaamheden. Bij twijfel zal de spouw worden leeggemaakt, wat een paar dagen vertraging op zou kunnen leveren.

Mevrouw Blok informeert of er na het herstel weer bewoners komen. De heer Schut antwoordt dat het casco wordt opgeknapt, maar dat de buitenkant onveranderd blijft aangezien het een monument betreft. Na de werkzaamheden zal het verhuurd worden. Zijn verwachting is dat de werkzaamheden ongeveer zes maanden zullen duren, maar hij benadrukt dat hij de planning niet kent.

De heer Van Zwieten vraagt zich af of niet gewacht moet worden met nieuwe huurders totdat het volledig veilig is. Het blijft toch een zwakke plek en de oorzaak is nog altijd niet exact bekend. De heer Schut legt uit dat de ondergrond voldoende stevig is om het pand te laten staan mits er geen calamiteiten plaatsvinden. De heer Scheffrahn stelt dat calamiteiten nooit voor 100% kunnen worden uitgesloten. Onder punt 7 zal hij terugkomen op welke invloed verhoogde luchtdruk heeft op gebouwenresponsie.

#### **5. Verkeersveiligheid**

De heer Lammers meldt een kleine verandering die de zichtbaarheid van de voetgangers moet vergroten. De bouwhekken zijn weer op de oude plek geplaatst waardoor het autoverkeer minder ruimte heeft om op de trambaan te rijden. De heer Van Dijk denkt dat de blokken zichtbaar maken dat er iemand staat.

Mevrouw Blok denkt dat het misschien veiliger is voor de voetgangers, maar wijst erop dat de situatie niet beter is geworden voor mensen die komen aanrijden. Zij stelt voor om de hekken weer te verplaatsen.

De heren Lammers en Van Dijk zullen nogmaals naar de mogelijkheden kijken en komen erop terug **(actie)**.

#### **6. Leefbaarheid**

De heer Paleari neemt de incidenten van de afgelopen periode door.

Op 14 juli is geconstateerd dat bij de voegen 89-90 en 24-25 water langs de platen naar beneden sijpelt. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de vrieslansen zijn ingekort en dat daarboven de grond is gaan ontthooien waardoor het water achter de platen naar beneden kon sijpelen. Om het waterprobleem te verhelpen is geïnjecteerd. Daarnaast is - om het risico op herhaling te verkleinen - de tijd tussen het bloot leggen van de voegen en het opbrengen van de platen verder verkort en worden de platen wat dieper in de grond aangebracht.

De heer Van Zwieten informeert of andere voegen ook hebben gelekt. Het is bij meerdere voegen gebeurd, maar slechts op zeer beperkte schaal. Om kans op lekkages in de toekomst verder te reduceren, gelden de maatregelen voor alle voegen. De voeg 89-90 bevindt zich ter hoogte van nummer 26.

Het tweede incident heeft zich voorgedaan bij een vrachtauto die het bouwterrein verliet zonder dat de arm waarmee het zeil over de container wordt afgedekt naar beneden was gelaten. Hierdoor is er een bovenleiding van de tram losgeraakt. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan. Wel was er gedurende enkele uren sprake van een stremming. De mensen worden nogmaals goed geïnstrueerd in toolbox meetings op het bouwterrein en het invoegen in het verkeer wordt begeleid door verkeersleiders.

De heer Monasso vindt het een ernstig incident omdat dit de vierde keer in acht jaar is dat het gebeurt. Hij stelt voor om een balk te plaatsen bij de uitrijstrook zodat het niet kan gebeuren dat een te hoog voertuig het terrein verlaat. De heer Paleari zal deze mogelijkheid onderzoeken. **(actie)**

Het volgende incident vond plaats op 6 augustus jl. Er was sprake van een prikkelende geur 's nachts op het station. Dit betrof een component van de mortel die gebruikt wordt om de voegen af te dekken. Er was overdag mee gewerkt en er is vermoedelijk door een samenloop van omstandigheden een opeenhoping ontstaan. Een aantal voegen stond uit te dampen, de bouwkuip was dicht in verband met geluidsoverlast en de verpakkingen die leeg waren stonden nog open in de bouwput. Om te zorgen dat dit niet meer kan gebeuren worden de luiken om 22.00 uur, als het werk is afgelopen, geopend zodat de ventilatie in de bouwput beter gewaarborgd is. Alle lege verpakkingen worden dezelfde dag opgeborgen in een luchtdichte container.

Volgens mevrouw Blok was de geur ook nog de dag erna te ruiken.

Ten slotte was er het incident van de joyriding dat breed is uitgemeten in de pers. Om dit in de toekomst tegen te gaan zijn extra maatregelen genomen waarover in het kader van de veiligheid niet verder wordt uitgewijd. De heer Paleari benadrukt dat er geen risico's waren voor constructieve schade omdat dit met het aanwezige materieel niet mogelijk is.

Nu is gebleken dat dit al vaker is gebeurd, wil mevrouw Blok weten waarom dit niet is gemeld in de BCU. Volgens de heer Scheffrahn is er bewust voor gekozen om hier geen aandacht aan te schenken in verband met de aanzuigende werking die hiervan uit zou kunnen gaan en meer jongeren op het idee zouden kunnen worden gebracht. Hij wijst erop dat het grootste risico persoonlijke verwonding van de plegers is. Daarnaast zou schade voor de aannemer kunnen optreden. Bij het doorboren van een vrieslans zou de installatie afslaan en wordt de piketdienst ingeschakeld. Er vinden driemaal per nacht inspectierondes van een bewakingsdienst plaats, waarbij ook de voegen worden gecontroleerd.

De heer Monasso is ontstemd over het uitblijven van onderzoek door de politie. Daarnaast wijst hij op het relatief besloten karakter van deze bijeenkomst waarin dergelijke onderwerpen besproken moeten kunnen worden. Hij pleit daarom voor openheid. De heer Van Dijk legt uit dat het om een overtreding ging, namelijk het betreden van verboden terrein. Omdat er geen sprake is van een misdrijf is geen toestemming verleend voor nader onderzoek.

De heer De Weerd vindt dat de Noord-Zuidlijn een verkeerde keuze heeft gemaakt door het niet in de BCU te melden. Hij is van mening dat dit via het hoofd Veiligheid (Maureen Sarucco – directeur Openbare Orde en Veiligheid) gemeld had moeten worden. De heer Scheffrahn neemt deze raad ter harte en zegt toe dit soort zaken in de toekomst binnen dit overleg te melden. Hij benadrukt wel dat er geen consequenties waren buiten de bouwput en dat er geen onveilige situatie is geweest.

Volledigheidshalve vermeldt de heer Scheffrahn dat met het warme weer extra aandacht is geweest voor het water in de vriesinstallatie. Bij een bepaalde temperatuur bestaat het risico op legionella, wat een gevaar voor de volksgezondheid kan opleveren. Eind juli is een gespecialiseerd bedrijf ingehuurd. Gedurende de afgelopen periode zijn chemicaliën aan het water toegevoegd om het risico te reduceren en is de installatie helemaal schoongemaakt.

Mevrouw Witten meldt dat het groen bij de brug is schoongemaakt en dat dit gebied nu in het reguliere schoonmaakcontract is opgenomen. Er is een mooi hek geplaatst door de heer Doeswijk bij het terras van Le Patron. Voor de trappentoren aan de zijkant van het café is een anti-graffiticontract afgesloten.

Eind juni is er op zaterdag gewerkt. Het afjekkeren van de kolommen die het dak van de verdeelhal ondersteunden, heeft tot geluidsoverlast geleid, wat heeft geresulteerd in het stilleggen van het werk. Hoewel er allerlei maatregelen zijn genomen is het een week later weer gebeurd en ook toen is het werk stilgelegd. De procedure is aangescherpt en er is excuses gemaakt. Er wordt van uitgegaan dat deze situatie zich niet meer zal voordoen.

Om inbraken tegen te gaan is bij de zuidelijke ingang een schutting geplaatst. Het nadeel hiervan is dat de zichtbaarheid van bepaalde ondernemers is beperkt. Er wordt gekeken of de schutting transparanter kan worden gemaakt of dat het uiterlijk anderszins kan worden aangepast. **(actie)**

De heer Van Dijk meldt dat het aantal inbraken daalt maar dat het aantal auto-inbraken de laatste tijd is gestegen. Hij verzoekt de aanwezigen om bij onraad te waarschuwen.

## **7. Voorbereiden ontgraven onder verhoogde luchtdruk**

Het besluit tot het ontgraven onder verhoogde luchtdruk is unaniem genomen. Op dit moment worden de werkzaamheden voorbereid. De heer Beljon houdt zich bezig met de implementatie in het primaire proces. De heer Paleari zorgt ervoor dat het gewone proces gecontinueerd wordt.

Momenteel wordt de bekisting gemaakt voor de perron dakvloer die op -22 m komt. De ontgraving zal iets dieper zijn omdat het mogelijk is om onder de perron dakvloer door te lopen. Wanneer deze vloer klaar is, wordt er ontgraven tot 25 m à 26 m onder atmosferische omstandigheden. Hierna worden ter plaatse van de voegen schuttersputjes gegraven tot -28,5m om de afdekplaten te kunnen plaatsen. Zo wordt voorkomen dat overdrukwerkzaamheden en het afdekken van de voegen samenlopen. Zowel het vriezen als de overdruk kost veel energie en dat wordt op deze manier gespreid. Bovendien is het afdekken van de voegen gespecialiseerd werk. Veel mensen zijn conditioneel niet geschikt om onder overdruk te werken; daarnaast werkt men onder overdruk langzamer. Ook kan onder overdruk niet gewoon gelast worden. Het is daarom belangrijk om zo veel mogelijk werkzaamheden zonder overdruk uit te voeren. Tijdens het beplaten van het onderste deel van de voegen worden de sluisen en de overdrukinstallatie gebouwd. Zoals het er nu naar uitziet hoeft het bouwproces hiervoor niet te worden stilgelegd. De planning is om eind mei volgend jaar te beginnen met het testen van de overdrukinstallatie. Er wordt bekeken hoe het proces zo weinig mogelijk tijd kost. Om tijd te winnen en om met zo weinig mogelijk mensen onder verhoogde luchtdruk te werken, wordt de betonbewapening zoveel mogelijk in de fabriek geprefabriceerd. De consequenties voor de buurt zullen, afgezien van extra bouwtijd naar verwachting niet groot zijn.

De heer Scheffrahn gaat in op de vraag die eerder is gesteld over de gebouwresponsie. Strikt genomen zou het werken onder verhoogde luchtdruk reducerend werken op de gevolgen voor de omgeving. Dit zal echter zeer beperkt zijn. Er wordt onder lagere druk gewerkt dan op de Ceintuurbaan. Belangrijk is dat er in een zandlaag die zich op -43 m bevindt wordt bemalen omdat hierdoor de waterspanning in de bodem wordt gereduceerd. Aandachtspunt hierbij is het effect buiten de bouwput. De slabben in de voegen van de diepwand steken niet tot deze diepte waardoor in principe een verbinding ontstaat. Omdat de laag slecht waterdoorlatend is zou het effect buiten de bouwput van de bemaling binnen de bouwput gering moeten zijn, maar hier wordt veel aandacht aan besteed omdat het eventueel de gebouwresponsie zou kunnen verergeren. Indien nodig wordt de druk zodanig opgevoerd dat bemaling niet nodig is.

Als er interesse is in het technische aspect, wil hij dit graag in een later stadium toelichten en hiervoor eventueel deskundigen uitnodigen (**actie**).

De heer Monasso vraagt hoeveel tijd wordt gewonnen door het gebruik van schuttersputjes. De putjes worden ongeveer 2,5 m diep. Het grote voordeel is dat hierdoor weer tijd wordt gewonnen omdat het aanbrengen van de beplating atmosferisch kan en parallel kan lopen aan het bouwen van de overdruk installatie.

## **8. Werkzaamheden station Vijzelgracht en omgeving**

De heer Paleari licht toe dat er op dit moment wordt ontgraven aan de zuidzijde van het station. Dit zal tot het einde van deze week of tot het begin van volgende week duren. De verwachting is dat in week 35 de beplating van de voegen tot onderkant van het perrondak klaar is. Voor de bemaling van de diepe zandlaag worden nu extra bronnen geplaatst. Deze werkzaamheden zullen eind week 36 klaar zijn. Ook worden de betonwerkzaamheden voor de kopwand zuid voorbereid. De stort staat gepland voor week 42. In week 38 zal het eerste gedeelte van de perrondakvloer op een bekisting worden gezet. Hij vertelt dat er veel activiteiten gelijktijdig worden uitgevoerd in de komende periode. Als alles volgens planning loopt, zal de perron dakvloer eind dit jaar klaar zijn.

Mevrouw Vos vraagt of er een uitgang aan de Derde Weteringdwarsstraat komt. Dit is niet het geval.

De heer Lammers meldt nog dat een aannemer voor een verbouwing aan het pand van de heer Harm een vergunning voor acht maanden heeft aangevraagd om een deel van het voetpad te gebruiken.

## **9. Rondvraag en sluiting**

De heer Doeswijk laat foto's rondgaan van de situatie van 2000 en van een animatie van de situatie in 2020. Het is de bedoeling dat van deze foto's grote doeken worden gemaakt die op de kop van de bouwput worden neergezet.

De heer Monasso verzoekt om het bouwverkeer voor de verbouwing van de heer Harm zoveel mogelijk over de Nieuwe Looiersstraat en de Noorderstraat via het binnenhof van het ABN AMRO-gebouw dat wordt verbouwd te laten gaan zodat de Vijzelgracht zoveel mogelijk ontlast wordt.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.00 uur.

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
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
117-1	Contact bewoners in verband met schade: mevrouw Vos, de heer Doeswijk en de heer Mustard	Witten
117-2	Onderzoeken plaatsen balk om uitrijhoogte van vrachtwagens te controleren	Paleari
117-3	Aanpassing schutting zuidelijke ingang	Witten
117-4	Organiseren van bijeenkomst speciaal over 'ontgraven onder verhoogde luchtdruk'	Witten

### 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.