



Gemeente Amsterdam

## Projectbureau Noord/Zuidlijn

### VERSLAG 80

Vergadering	Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum	11 juni 2007
Aanwezig	Bewoners/ondernemers: dhr. Monasso, dhr. Wassenberg, dhr. Harm, dhr. Oosterveer, dhr. van den Berg, dhr. Gerungan, mevr. Derksen, Dhr. van Zwieten, Dhr. den Hertog, Dhr. Roos Directievoerder: Jeroen Angenent Noord/Zuidlijn: Paul Andriessen (voorzitter), Hoite Detmar (BLV-coördinator), Floor Wanders (projectbegeleider), Milan Mes (verslag)
Afgemeld	Bewoners/ondernemers: dhr. Tilanus, dhr. Doeswijk, dhr. van den Boogert en dhr. van Beeten Stadsdeel Centrum: Han van Beeten
Contactpersoon	Floor Wanders
Doorkiesnummer	020 470 4070
E-mail	<a href="mailto:info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl">info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl</a>

**De volgende vergadering is op  
02 juli 2007, keet Lijnbaansgracht**

#### 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

#### 2. Mededelingen

Mevr. Derksen is weer aanwezig, de voorzitter heet haar hartelijk welkom.

Dhr. Doeswijk, dhr. Tilanus en dhr. van den Boogert hebben zich afgemeld, evenals dhr. van Beeten van het stadsdeel.

Dhr. Monasso wil namens dhr. Tilanus, dhr. Doeswijk en zichzelf voorstellen om de komende BCU eerder bijeen te komen in verband met de aankomende werkzaamheden.

Dhr. Andriessen stelt voor dit punt bij de rondvraag terug te laten komen, dan is er bij iedereen ook meer inzicht in de werkzaamheden.

Mevr. Derksen geeft aan dat er vrijdag bij het jekkeren aan de zuidzijde veel stof ontstond en dat dit door de droogte en gebrek aan wind bleef hangen. Dit is vervelend voor de omgeving maar toch ook voor de mensen die er werken.

Dhr. Angenent vertelt dat het hem ook was opgevallen en dat hij de aannemer erop heeft gewezen dat er beter nat gehouden moet worden.

#### 3. Vorig verslag (Nummer 78)

Tekstueel en inhoudelijk:

Dhr. Monasso begint met complimenten voor de vorige notulen en geeft vervolgens aan dat zowel de Noord/Zuidlijn als hijzelf de planning uit het kwartaalverslag verkeerd hebben geïnterpreteerd bij de vorige BCU. Hij vraagt wel hoe actueel de planning is.

Dhr. Andriessen vertelt dat de kwartaalverslagen in eerste instantie werden geschreven om aan de voorwaarde van het ministerie, de belangrijkste subsidieverstrekker, te voldoen. Gaandeweg zijn deze kwartaalverslagen steeds meer voorlichtingsdocumenten geworden. Hij geeft vervolgens aan dat de planning in het kwartaalverslag de vigerende planning is, waarbij in het kwartaalverslag staat beschreven waarom bepaalde doelstelling in de planning al dan niet zijn gehaald. De planning is globaal van aard, en voor de laatste informatie over de planning is de BCU een betere bron van informatie dan het kwartaalverslag.

Dhr. Monasso wil ook terugkomen op de suggestie van dhr. Tilanus tijdens de BCU om een verrijdbaar huis o.i.d te plaatsen op de plek waar gejekkerd wordt. Hierop voortbordurend stelt hij voor om te werken met een schuifwand.

Dhr. Andriessen stelt voor om hierop terug te komen bij punt 4, de vooruitblik.

Dhr. Monasso stelt ten slotte dat er op pagina drie van de notulen wordt gesproken over het opdrijven van de stations maar vraagt zich af of hier niet het opbarsten van de bodem wordt bedoeld.

Dhr. Angenent antwoordt bevestigend, hij heeft dit vereenvoudigd en geen onderscheid gemaakt tussen opdrijven en opbarsten (de bodem komt omhoog door onder/bovendruk).

Hierop vraagt dhr. Oosterveer om uitleg hoe de stations waterdicht kunnen zijn bij het ontgraven.

Dit legt dhr. Angenent uit aan de hand van een afbeelding. Daarbij geeft hij aan dat de kleilaag tot waarin de diepwanden reiken zorgt voor waterdichtheid. Om te kijken of het station niet gaat opbarsten (dus dat de bodem omhoog komt) wordt de groutlaag tijdens het ontgraven gemeten. Het jetgroutstempel zelf is niet waterdicht.

Dhr. Angenent vervolgt met de mededeling dat op pagina drie van de notulen staat dat er elke 7 minuten een vrachtwagen vertrekt. Dit dient genuanceerd worden. Er is elke 7 minuten een vervoersbeweging (in - of uitrijden) van een vrachtwagen, dus elke 14 minuten passeert een vrachtwagen het bouwterrein op de Vijzelgracht. Dit komt later ook terug bij de logistiek van het ontgraven.

Dhr. Harm vraagt zich af wie de ontgravingsystematiek moet optimaliseren.

Dhr. Andriessen stelt dat de Noord/Zuidlijn dit moet doen.

Dhr. Harm vraagt vervolgens of er geen inbreng is van de bewoners.

Dhr. Andriessen zegt dat de bewoners wel een inbreng hebben.

Daarnaast vraagt dhr. Harm zich af waar de 40 miljoen euro op is gebaseerd waarover in het vorige verslag is gesproken.

Dhr. Andriessen geeft aan dat dhr. Monasso dit bedrag noemde tijdens de vorige vergadering.

#### Actielijst verslag 79

Nr.	Actie	Naam	Conclusie
79-1	Borden schoonmaken die iets aangeven <i>Gedaan</i>	Han van Beeten	Afvoeren
79-2	Uitzoeken wie worden aangemerkt als belanghebbenden bij aanvraag van ontheffing. <i>Dhr. Andriessen stelt dhr. Monasso gelijk had en omwonenden ook als belanghebbenden worden aangemerkt. DMB publiceert bij vergunningaanvraag, maar niet bij aanvraag tot ontheffing. Dit was ook bij de Noord/Zuidlijn niet algemeen bekend. In de toekomst zal hier daarom anders over gecommuniceerd worden. Overigens kan met terugwerkende kracht alsnog bezwaar worden aangetekend. Dhr. van Zwieten geeft aan dat al vier jaar geleden nav een afgewezen bezwaar door DMB is toegezegd dat zij de procedure zullen evalueren en de uitkomst terugkoppelen. De uitkomst van de evaluatie is echter nooit met de omwonenden gecommuniceerd.</i>	Paul Andriessen	Afvoeren
78-2	Aannemer aanspreken op stofproductie schoonmaakmachines/ gebruik kunststof borstels. <i>Dhr. Angenent heeft dit besproken met de aannemer en deze stelt dat kunststof borstels veel harder slijten. Dhr. Harm stelt dat het juist om het fijne stof gaat. Dit zorgt voor gezondheidsschade en kunststof borstels hebben een betere grip. Dhr. Monasso stelt dat de aannemer verantwoordelijk is voor de omgeving rond de bouwplaats. Omwonenden kunnen alleen de aannemer hierop niet aanspreken. Zijn conclusie is dat de openbare ruimte zo onder curatele komt te staan van de aannemer. Dhr. Andriessen bestrijdt dit en stelt dat ook het stadsdeel erop toeziet dat de aannemer de rotzooi buiten de bouwplaats schoonmaakt. Dhr. Angenent voegt toe dat er binnenkort minder geveegd hoeft te worden als het dak wordt gemaakt, maar hij zal het nogmaals met de aannemer opnemen.</i>	Jeroen Angenent	Blijft staan
75-1	Belijning en bliksemschichten op de trambaan bij de doorsteek. <i>Op de trambaan zijn belijning en bliksemschichten nog niet aangebracht.</i>	Han van Beeten	Blijft staan

#### 4. Terugblik/Vooruitblik

Dhr. Angenent vertelt dat de torenkraan weer is opgebouwd. Het Jetgrouten is bijna klaar, in week 25 verdwijnt de jetgroutstelling. Het dakmaken loopt achter op schema. Het geeft echter geen problemen voor de eindplanning. De werkzaamheden bij de zuidelijke verdeelhal lopen iets achter op schema, maar ook hier heeft het geen consequenties voor de eindplanning. Eind oktober, begin november begint dan de volgende bouwfase, het ontgraven.

Dhr. Andriessen vraagt of voor het maken van het dak, waarbij de toppen van de diepwanden moeten worden gesloopt, al duidelijkheid is over de werkwijze.

Dhr. Angenent zegt dat het waarschijnlijk knippen wordt, waarbij het onderste deel van de te slopen wand wel vlak gejkert zal moeten worden.

Hierbij komt ook het punt van dhr. Monasso (n.a.v. punt dhr. Tilanus): zijn voorstel is een schuifwand op wielen bij wijze van een mobiel geluidsscherm. Om het geluid te smoren kan de wand worden bekleed met glaswol.

Mevr. Derksen vraagt zich af of dit het geluid niet zal verplaatsen en/of weerkaatsen.

Dhr. Monasso denkt dat dit niet zo is, het glaswol smooft het geluid en weerkaatst het niet.

## 5. Logistiek ontgraven

Dhr. Detmar krijgt het woord. Hij werkt bij het projectbureau Noord/Zuidlijn en houdt zich ondermeer bezig met de logistiek omtrent de aanleg van de lijn. Hij begint met te vertellen dat er is gekeken naar diverse wijzen van ontgraven, zoals de afvoer via buizen in de grachten. Voor station Rokin is hier een groot onderzoek naar geweest, en toen bleek dat er grote nadelen aan kleven. Daarom is uiteindelijk gekozen voor vervoer met vrachtwagens ('per as'). Bij het ontgraven doen straks ongeveer vier vrachtwagens per uur het bouwterrein aan. Vervolgens gaat Detmar in op het project Utrechtsestraat, die moet geheel op de schop. Aanvankelijk was dit gelijktijdig gepland met het ontgraven van de Vijzelgracht. Ondermeer nav de opmerkingen hierover tijdens het vorige BCU-overleg is overleg geweest met het stadsdeel en de projectorganisatie Utrechtsestraat en nu is de overlap voorlopig teruggebracht naar drie maanden. Er wordt ook nog gekeken of er mogelijkheden zijn om lijn 4 niet via de Vijzelgracht om te leiden. Dhr. Detmar geeft ook aan dat de verwachting is dat het afsluiten van de Utrechtsestraat geen extra verkeer oplevert voor de Vijzelgracht.

Dhr. Monasso vraagt of hierover ook overleg is met stadsregie.

Dhr. Detmar antwoordt bevestigend.

Dhr. Den Hertog vraagt of er extra openbare ruimte komt na het ontgraven.

Dhr. Detmar geeft aan dat de inrichting van het terrein nu nog niet helemaal bekend is.

Dhr. van Zwieten vraagt of de logistiek van het ontgraven gelijk staat aan de logistiek tijdens het aanvoeren van beton.

Dhr. Detmar zegt dat er vier vrachtwagens aan- en afrijden tijdens het ontgraven. Dhr. Angenent vult hierbij aan en zegt dat de vrachtwagens grond afvoeren, maar ook stempels en gordingen aanvoeren.

Dhr. Roos vraagt op welk moment de tunnel geboord wordt.

Dhr. Angenent zegt dat dit na het ontgraven van het station het geval zal zijn.

Dhr. Roos vraagt zich af of materialen niet door de net geboorde tunnel kunnen worden getransporteerd.

Dhr. Detmar stelt dat hier inderdaad naar wordt gekeken.

Vervolgens licht Dhr. Detmar op een tekening het in- en uitrijden van de vrachtwagens tijdens het ontgraven toe.

Hij geeft aan dat de vrachtwagens of via het Weteringcircuit de Vijzelgracht oprijden, keren bij de Prinsengracht en daar het bouwterrein oprijden of dat ze voorbij de doorsteek het terrein oprijden om de zuidelijke gaten te bedienen. De vrachtwagens verlaten of via de Vijzelgracht (iets ten noorden van de doorsteek) of via het Weteringcircuit het bouwterrein.

Dhr. Gerungan vraagt zich af of alledrie de ontgravingpunten gelijkmatig worden gebruikt.

Dhr. Detmar stelt dat er altijd maar twee van de drie punten gebruikt worden, omdat er maar twee kranen zijn.

Dhr. Wassenberg vraagt of de kranen verplaatst worden.

Dhr. Angenent antwoordt dat dit gemiddeld eens per twee a drie weken het geval zal zijn.

Dhr. den Hertog vraagt waarom er maar 2 kranen zijn.

Dhr. Detmar stelt dat dit te maken heeft met de logistiek ondergronds.

Dhr. Monasso geeft vervolgens aan dat een aantal buurtbewoners bezig zijn met een alternatief plan voor het ontgraven op de Vijzelgracht. In dit plan komen de vrachtwagens niet op de Vijzelgracht, maar wordt de grond vervoerd via karretjes richting Weteringcircuit, hetzij via rails hetzij via een constructie aan het dak. Men vindt dat er bij de huidige methode teveel bouwverkeer op de Vijzelgracht is, dit is anders dan bijvoorbeeld de Ceintuurbaan waar de aan- en afvoerroutes verschillend zijn. Omdat het hier allemaal over de Vijzelgracht gaat is er twee keer zoveel vrachtverkeer. Dit is slecht voor de gezondheid. Het alternatieve plan zal binnenkort aan de politiek worden gepresenteerd.

Dhr. Harm vraagt zich af hoe hoog de containers zijn.

Dhr. Angenent zegt dat standaard zee containers zijn die halve hoogte hebben en op maat gemaakt zijn voor het ontgraven.

Dhr. Monasso vraagt of er ook over 3 weken al vergaderd kan worden, dus op 2 juli ipv 9 juli. Hier stemmen de overige aanwezigen mee in. Later wordt dan gekeken of dit structureel zo blijft.

## 6. Rondvraag

Dhr. Monasso vraagt om nadere informatie aangaande de 'ploffak', de container van Waternet in de F. Simonszstr.

Dhr. Angenent zegt dat Waternet van plan is deze te ontmantelen en de pompen te verspreiden over een aantal andere plekken. Hij heeft binnenkort weer overleg met Waternet en dan hoopt hij hierover meer duidelijkheid te hebben. **Actie Angenent**

De voorzitter sluit de vergadering.

**Actielijst nr. 80**

<b>Nr.</b>	<b>Actie</b>	<b>Naam</b>
80-1	Uitzoeken ontmanteling waterpomp waternet	Jeroen Angenent
78-2	Aannemer aanspreken op stofproductie schoonmaakmachines/ gebruik kunststof borstels, schoonmaken bouwomgeving	Jeroen Angenent
75-1	Belijning en bliksemschichten op de trambaan bij de doorsteek.	Han van Beeten

**VEEL GEBRUIKTE AFKORTINGEN**

<b>BCU</b>	BegeleidingsCommissie Uitvoering
<b>BLVC</b>	Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie
<b>CVC</b>	Centrale Verkeers Commissie. Adviseert stadsbestuur over definitieve profielen op het hoofdnet auto en rail en profielen die langer dan 1 jaar liggen.
<b>DIVV</b>	Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
<b>DMB</b>	Dienst Milieu- en Bouwtoezicht
<b>GVB</b>	Gemeente Vervoer Bedrijf
<b>(H)DT</b>	(Hoofd) Dagelijks Toezicht
<b>TM</b>	Tijdelijke Maatregelen
<b>VZG</b>	Vijzelgracht
<b>LBG</b>	Lijnbaansgracht

<b>NAP</b>	Nieuw Amsterdams Peil
<b>NZL</b>	Noord/Zuidlijn
<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 houdt
<b>BBB</b>	BergBezinkBassin: een ondergrondse bak waar een teveel aan rioolwater tijdelijk wordt opgevangen
<b>KBG</b>	Klankbordgroep voor herinrichting Vijzelgracht