



(CONCEPT) VERSLAG 135

Vergadering	Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum	21 mei 2012
Aanwezig	<i>Bewoners/ondernemers:</i> de dames Pelgrim, Romme, Thijssen en Van Zwieten en de heren De Jeu, Monasso, De Wilde, De Weerd 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 heren Paleari (projectleider Vijzelgracht), Scheffrahn (contractmanager) en De Wit (assistent contractmanager)
	<i>Schadebureau Noord/Zuidlijn:</i> de heer Schut
	<i>Politie:</i> de heer Van Dijk
	<i>Gemeente Amsterdam:</i>
	<i>Notuleerservice Nederland:</i> mevrouw De Jong (verslag)

**De volgende BCU-vergadering is op
maandag 25 juni 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. Hij stelt voor om eerst agendapunt 4 te behandelen en daarna agendapunt 3, vanwege de verlate komst van de heer Scheffrahn. Er is bericht van verhindering ontvangen van de heren De Jong en Lammers.

Mededelingen:

Mevrouw Witten meldt dat op zaterdag 2 juni een open dag van de bouw wordt georganiseerd door Bouwend Nederland. De bouwput is die dag van 10.00 uur tot 16.00 uur open voor publiek. De bouwput wordt daaraan voorafgaand vanaf 8.30 uur wordt opengesteld voor de buurtbewoners. De buurtbewoners zullen hiervoor een uitnodiging ontvangen.

2. Verslag 16 april 2012

Tekstueel:

Pagina 5 – laatst alinea. De zinssnede ‘...het documentatiesysteem dat de Stichting Vijzelgracht...’ wordt vervangen door ‘...documentatiesysteem dat de Stichting Gijzelgracht...’.

Pagina 7 – agendapunt 8, vierde alinea. De heer De Weerd merkt op dat de tekst in het verslag niet klopt. Er is aangedrongen op een visie op deze omgeving. Niet hij maar het Projectmanagementbureau Amsterdam heeft in opdracht van de Dienst Noord/Zuidlijn het stuk ‘Bloeiende Stationsomgevingen’ opgesteld. Hierin staan allerlei zaken die moeten gebeuren om de omgeving van het station te laten functioneren. Het overleg met het stadsdeel over de uitvoering daarvan verloopt buitengewoon moeizaam.

Het verslag van 16 april 2012 wordt met bovenstaande wijziging en opmerking vastgesteld.

Naar aanleiding van:

Pagina 6 – agendapunt 7. De heer Monasso heeft het artikel over bouwlawaai, geluidshinder en de meet- en rekenmethodes inmiddels geschreven. Het zal binnenkort op de website van de Stichting Gijzelgracht worden geplaatst. Hij verzoekt dit onderwerp voor de BCU-vergadering te agenderen en daarbij iemand van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) uit te nodigen. Hij verzoekt speciaal om hiervoor de directeur uit te nodigen. Mevrouw Witten zal dit onderwerp agenderen en de gewenste persoon uitnodigen.

Actielijst 16 april 2012

133-1 Beleid piep op portaalkraan. De heer Paleari heeft navraag gedaan, maar de piep zal gebruikt blijven worden bij rijden van de portaalkraan in de dagperiode. De veiligheid van het personeel moet worden gegarandeerd. Er kan wel worden gevarieerd met de geluidsterkte. Na veel klachten uit de buurt is het geluidsniveau sterk teruggebracht en het huidige niveau zal gehandhaafd worden. De heer Monasso zegt dat op Station De Pijp de piep wel is uitgezet. De heer Paleari denkt dat dit een vergissing is, maar zal dit nog uitzoeken. De voorzitter constateert dat de piep blijft.

133-6 Contactpersoon Wetering Duurzaam. Mevrouw Dejong zal aan mevrouw Romme doorgeven wie zij moet benaderen.

134-1 Onderscheid constructieve en cosmetische schade. De heer Paleari zegt dat dit punt op de lijst is gezet naar aanleiding van vragen van mevrouw Blok. Hij heeft voorgesteld om mevrouw Blok hierover buiten de vergadering bij te praten samen met de heren De Weert en Schut. Zij gaat hiermee akkoord.

134-2 Reclamebord Max Bögl. Mevrouw Dejong zegt dat zij deze zaak heeft voorgelegd aan het Stadsdeel Centrum, dat hiervoor beleid heeft vastgesteld. Het wordt uitgezocht en zij zal hierop terugkomen.

134-4 Geluidsoverlast afzuiginstallatie. Mevrouw Witten heeft de geluidsbron niet kunnen ontdekken. De heer De Wilde zegt dat hij het geluid alleen 's nachts hoort. Hij zal noteren wanneer hij het hoort. Vervolgens zal hij eventueel een afspraak maken met mevrouw Witten om te komen luisteren.

3. Presentatie Regeling Nieuw Einde Werk (RNE)

De heer Scheffrahn zal een presentatie geven, maar de heer Monasso wil vooraf weten of er rekening is gehouden met momenten van intensieve activiteiten. Het was gedurende het hele project te voorzien geweest dat de intensiteit op sommige momenten zou toenemen, maar dat is onvoldoende gecommuniceerd. Hij vraagt om extra aandacht voor de voorzienbaarheid van de intensivering.

De heer Scheffrahn zegt dat de ruwbouw van het station nu wordt afgemaakt. Daarna zal de afbouwaannemer VIA NZL de afbouw voor z'n rekening nemen. Daarna zal gefaseerd de test- en proefperiode worden doorlopen, waarna kan worden gestart met de exploitatie.

Als het gaat om de RNE, is er geen sprake van het openbreken van het bestaande contract. Het gaat om een aanvullende overeenkomst. Dit was noodzakelijk, omdat er sprake was van zeer veel onvoorziene omstandigheden die grote invloed hebben gehad op de planning. Er is dus een nieuwe contractuele afspraak gemaakt over de oplevering van de ruwbouw van het station. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de risicoverdeling. Op grond van het traditionele contract met Bögl leidde elke wijziging in het ontwerp of de randvoorwaarden tot discussie over de opleverdatum. Daarom is nu afgesproken dat Bögl meedeelt in de risico's. Daarnaast is een andere manier van werken geïntroduceerd. Ook zijn er wijzigingen aangebracht in de afspraken over bonussen en malussen. Ten slotte zijn allerlei langslpende discussies over meer- en minderwerk afgehandeld. De planning is zeer complex vanwege vele wijzigingen gedurende de afgelopen jaren. Daarnaast lopen steeds meer activiteiten parallel aan elkaar. Er wordt in het station bijvoorbeeld tegelijkertijd op meerdere plaatsen gewerkt. Bovendien heeft het hele boorproces een zeer complexe samenhang. Dat betekent dat zeer uiteenlopende activiteiten heel goed op elkaar moeten worden afgestemd. Dat heeft als gevolg dat het heel moeilijk is om een opleverdatum uit te rekenen. De aannemer heeft baat bij een voorzichtige planning, terwijl de stad juist baat heeft bij een optimistische planning. Er is dus sprake van een compromis. De contractuele opleverdatum van de ruwbouw voor de diepe stations (Rokin, Vijzelgracht en De Pijp) is bepaald op 24 december 2014. Dit past goed binnen de planning van 'oktober 2017'. De heer Scheffrahn geeft aan dat samen met de aannemer er naar gestreefd wordt om de ruwbouw diepe stations eerder dan contractuele datum op te leveren. Met betrekking tot de contractuele risicoverdeling merkt de heer Scheffrahn op dat het oude uitgangspunt was dat elke verstoring van het proces recht gaf op uitstel van de opleverdatum. Nu is afgesproken dat bij verstoringen de opleverdatum alleen in uitzonderingsgevallen kan uitlopen. Dit is cruciaal om voortgang te kunnen houden. Met betrekking tot de manier van werken zegt de heer Scheffrahn dat er nu meer wordt samengewerkt tussen de teams van de stad en de teams van de aannemer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de heer Paleari en de heer De Jong voortaan gezamenlijk rapporteren aan beide partijen. Deze samenwerking is contractueel vastgelegd. Het delen van de risico's maakt deze intensievere samenwerking ook noodzakelijk. In de nieuwe afspraken zijn de bonussen en malussen anders gerangschikt. Er is een fonds opgericht voor het vergoeden van versnellingsmaatregelen. Versnellingen kunnen overigens pas daadwerkelijk worden bereikt na de afronding van het boorproces. Tot die tijd bepaalt het boorproces de voortgang. Daarna bestaat de mogelijkheid om meer activiteiten parallel uit te voeren. Hij realiseert zich overigens dat versnellingsmaatregelen extra hinder kunnen opleveren voor de buurt. Dat hoeft echter niet. Zeker als het gaat om ondergrondse activiteiten zal er

geen extra hinder optreden. Een grote versnelling kan worden bereikt door afstemproblemen te voorkomen. Daarnaast kan het ontwerp worden aangepast door bijvoorbeeld te kiezen voor metselwerk in plaats van betonnen wanden. Ruimere werktijden kunnen tot een versnelling leiden, maar dat kan vanwege de buurt alleen als deze ondergronds plaatsvinden en met gesloten luiken. De bestaande werktijden van 7.00 uur tot 19.00 uur op weekdays zijn gehandhaafd. Na 19.00 uur en in het weekend zullen dus geen activiteiten op het maaiveld plaatsvinden. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt. De aannemer heeft aangegeven dat hij in uitzonderingsgevallen tot 22.00 uur of in het weekend de kraan moet kunnen gebruiken om de ondergrondse werkzaamheden voort te kunnen zetten. In het contract is daarom vastgelegd dat de aannemer de mogelijkheid krijgt om in de komende drie jaar twintig zaterdagen van 9.00 uur tot 16.00 uur en twintig avonden tot 22.00 uur gebruik te maken van de transportkraan zonder geluidssignaal op het bouwterrein. Het gebruik van deze noodgreep betekent echter wel een verlaging van de bonus voor de aannemer. Deze clausule had zoveel impact op de opleverdatum dat is besloten deze mogelijkheid toe te voegen. De heer Scheffrahn verwacht overigens dat de versnellingsmaatregelen in de praktijk maar beperkt tot extra overlast zullen leiden. Alles is erop gericht om overlast te beperken. De versnelling zal vooral worden bereikt door slimmer te werken. Verder wordt tijd gewonnen door de ruimte beter te benutten. De aannemer is door dit contact extra bewust gemaakt van de noodzaak om eventuele hinder zoveel mogelijk te beperken. De werkzaamheden zullen voortdurend worden gemonitord. Als toch blijkt dat de overlast toeneemt, dan zullen alle partijen hierover in gesprek gaan.

De heer Monasso vindt het heel belangrijk dat de heer Scheffrahn erkent dat versnelling wel tot meer overlast zou kunnen leiden. Hij stelt voor om de omwonenden en ondernemers ook mee te nemen in dit contract in de vorm van een soort communicerende vaten. Een versnelling blijkt veel geld op te leveren. Als een versnellingsmaatregel echter tot meer overlast voor de buurt leidt, dan zou niet alleen de aannemer een deel van zijn bonus moeten inleveren, maar dan zou de buurt daarvoor extra moeten worden gecompenseerd. Hij merkt nog op dat hinder uit de hand kan lopen en dat dit dan altijd onvoorzien is. Hij verzoekt hierover wel openheid van zaken te geven en ook de oorzaak van de hinder goed te onderzoeken. Bij zeer ernstige hinder is het misschien soms nodig een rustdag in te plannen om de bewoners op adem te laten komen. Hij pleit voor het opstellen van een soort rampscenario voor een geval waarop de geluidsoverlast niet meer in de hand is te houden. De heer Scheffrahn vindt het idee van communicerende vaten heel aardig en zal het in het overleg meenemen. Hij wijst er wel op dat het fonds ter beschikking is gesteld door de gemeente Amsterdam. Hij heeft daar zelf geen zeggenschap over. Bovendien is het niet per se de bedoeling dat het fonds helemaal op wordt gemaakt. Wat betreft het rampscenario probeert hij een dergelijke situatie voor te zijn.

De heer Scheffrahn stelt de heer Monasso en ook de andere bewoners voor om een keer samen met hem een risicoanalyse te maken op basis van de planning, om te zien wanneer de door de heer Monasso geschetste risicomomenten zouden kunnen optreden. Om de planning te kunnen aanpassen, is namelijk tijd nodig. De heer Monasso wil hier zeker op ingaan. De trend is dat de efficiëntie in de bouw steeds meer toeneemt en dat de bouwtijd steeds korter wordt. Het gevolg is dat de overlast voor de omwonenden steeds groter wordt. Ook de foutmarge wordt steeds groter. De heer Scheffrahn is niet zo pessimistisch. Vaak ontstaat overlast omdat de betrokkenen niet weten hoe zij anders zouden kunnen werken. Hinder wordt vaak als een gegeven beschouwd. Hinder is een subjectief begrip. Bovendien kan cumulatie optreden. Steeds meer mensen zijn zich hier wel van bewust, maar zij weten vaak niet hoe zij hinder kunnen voorkomen. Het is heel goed dat hier op de Vijzelgracht steeds meer aandacht voor is. Dit project zou als voorbeeldproject kunnen worden gebruikt. De heer Scheffrahn zal samen met de heer Monasso het idee van de risicoanalyse nader uitwerken.

De voorzitter vraagt of het verminderen van de bonus bij het gebruik van de uitzonderingsmogelijkheden zaterdag of 's avonds lineair verloopt en niet exponentieel. De heer Scheffrahn zegt dat het inderdaad lineair gaat. De korting op de bonus is overigens wel substantieel. Het is bedoeld als prikkel. Uiteindelijk moet de aannemer uit zichzelf beter gaan werken. De gezamenlijke rapportages zijn hier ook voor bedoeld.

4. Werkzaamheden station Vijzelgracht

De heer Paleari meldt dat nog steeds wordt gewerkt aan de bouw van de voorzetwanden. Victoria is onderweg. De verwachting is dat Victoria rond 3 juni de diepwand zal doorboren. Hij meldt dat de komende weken rijplaten zullen worden aangeleverd. Op het maaiveld zullen bij de nadering van het station 24 uur per dag visuele inspecties plaatsvinden. De verwachting is dat deze inspecties voldoende zijn en dat de straat niet preventief hoeft te worden afgezet.

5. Stand van zaken aanleg diepriool in de Vijzelgracht

De heer Paleari geeft een presentatie. Er loopt een diepriool onder de Vijzelstraat en de Vijzelgracht. Dit riool loopt op afschot. Deze riolering bevond zich ook op de plaats waar het station wordt gebouwd. Daar moest dit riool dus wijken. Als tijdelijke oplossing is een persgemaaltje aangelegd. Dit zal ook weer worden weggehaald. Daarnaast ligt in deze straat op minder grote diepte een rioolleiding, waar de leidingen uit de

zijstraten op uitkomen. Ook deze leiding is tijdelijk weggehaald. Het oorspronkelijke plan was om het diepriool weer terug te leggen. Dat zou betekenen dat er op 5 m diepte onder de ventweg een leiding zou moeten komen. Dit levert erg veel risico op. Vervolgens is er samen met Waternet nagedacht over mogelijke alternatieven. Er zijn negen varianten onderzocht en daarvan zijn vier varianten nader beschouwd. Deze vier varianten zijn vergeleken met het oorspronkelijke plan. Daarbij is onder andere gekeken naar de risico's in de bouwfase. Als gekozen zou worden voor varianten door het station heen, dan zou de ventweg ook open moeten gaan. Er is nu gekozen voor de variant met een ondergronds gemaal. Dit levert de minste risico's op en heeft de minste nadelen. De bouwkuip voor het maken van dit gemaal zal in het verlengde liggen van de huidige damwanden. In dit gemaal komen pompen die het water omhoog zullen brengen. In de ventweg komt op ca 2m diepte een leiding tussen het gemaal en een put op de straathoek bij de AFM. Op ongeveer 2,5 m tot 3 m diepte zal een leiding moeten komen om aan te sluiten op de zijstraten. Het betekent dus dat er wel een gat moet worden gemaakt, maar dat het risico hiervan veel kleiner is dan het risico dat een diepriool zou opleveren. Omdat deze leiding omhoog wordt gebracht, kan hij wat steiler aflopen en hoeft daarom niet te worden gefundeerd. Deze leiding komt uiteindelijk uit op de hoek van de straat bij het gebouw van de AFM.

De heer Van Zwieten vraagt op welke hoogte deze leiding komt te liggen. Hij zegt ook dat in de ventweg een drainageleiding zou worden aangelegd. Hij vraagt of dat plan nog doorgaat. In sommige zijstraten is al een drainageleiding aangelegd. Hij vraagt tevens naar de capaciteit van het hele systeem. Hij maakt zich daar namelijk zorgen over. De praktijk leert dat de riolering nu al niet voldoet, aangezien zeker eens in de twee jaar de kelders onder water komen te staan. De heer Paleari zegt dat het ontwerp nog verder zal worden uitgewerkt. Hij kent de diepte waarop de leiding komt te liggen niet exact, maar hij komt wel dusdanig diep te liggen dat de leidingen uit de zijstraten erop kunnen uitlopen. Pas als het ontwerp verder is uitgewerkt, kan hij hier meer over vertellen. Ook weet hij niet hoe het staat met de drainageleiding. Hij zal dit als vraag meenemen. Hij merkt wel op dat het doorgaande diepriool niets bijdroeg aan de capaciteit in deze straat. De bedoeling is dat er nu een gecombineerde leiding komt die de capaciteit van beide bestaande buizen gaat opvangen. Het wordt daarom ook geen persleiding. De leiding vanuit de Fokke Simonszstraat zal worden doorgetrokken door het station heen en komt in dezelfde pompput voor de AFM uit. De heer Van Zwieten wijst op het feit dat er in de Prinsengracht nog een stukje diepriool moet worden vernieuwd. De heer Paleari zegt dat hier als variant naar is gekeken, maar dat dit niet haalbaar was.

De heer Paleari zegt dat de dienst Noord/Zuidlijn en Waternet dit project gezamenlijk uitvoeren. De bouw van de pompruimte wordt uitgevoerd door de dienst Noord/Zuidlijn. De aansluiting van de leidingen wordt uitgevoerd door Waternet. Hij zal de voortgang van dit hele project in de BCU blijven rapporteren. Begin 2013 zal worden gestart met de bouw van de pompruimte. Eind 2014 zullen de leidingen worden aangelegd. Voor deze pompruimte zullen tussen de AFM en Maison Descartes graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Er zal naar worden gestreefd om de hinder zoveel mogelijk te beperken, maar het zal wel een versmalling en mogelijk stremming van de ventweg betekenen.

De heer Van Zwieten wijst er nogmaals op dat het grondwater stijgt en dat de capaciteit van de meeste riolen nu al niet voldoet. Hij verwacht in de toekomst nog meer capaciteitsproblemen. De heer Scheffrahn merkt op dat bij de bewoners in de BCU veel lokale kennis aanwezig is. Hij zegt dat hier bij de nadere uitwerking van het ontwerp gebruik van zou moeten worden gemaakt. Hij stelt daarom voor om de mensen met deze kennis nu alvast te betrekken bij de nadere uitwerking, om problemen in de toekomst te voorkomen. De heer Paleari vindt dit een uitstekend idee en nodigt de heer Van Zwieten uit om mee te praten over de uitwerking van het project.

De heer Monasso merkt op dat nu het zinkbassin niet doorgaat er een heel grote ruimte overblijft. Hij zou het zonde vinden als deze ruimte zou worden doorsneden door de riolering en verzoekt om hier rekening mee te houden. De heer Paleari neemt ook dit mee.

De heer Monasso vraagt hoever het luik van het pompgemaal is verwijderd van de entree van het station. De heer Paleari zegt dat deze afstand ongeveer 10 m bedraagt. Als het luik openstaat wordt de entree van het station dus niet gehinderd. Hij is hier overigens ook over in gesprek met de Rode Loper.

6. Verkeersveiligheid en leefbaarheid

De heer Van Dijk zegt dat er geen bijzonderheden zijn te melden. Er zijn geen inbraken geweest.

De heer De Weerd merkt op dat er de afgelopen periode drie pandverkopen zijn beoordeeld door de schadecommissie. De conclusie was dat er in alle drie de gevallen sprake was van schade door de Noord/Zuidlijn, maar de gevallen waren niet met elkaar vergelijkbaar. Dat maakt dit soort zaken buitengewoon complex.

7. Stand van zaken Bloeiende Stationsomgevingen/Visie Vijzelgracht

De heer De Weerd stelt voor om dit agendapunt te verschuiven naar de volgende vergadering.

8. Rondvraag

Mevrouw Pelgrim woont op de Weteringschans en zij heeft veel last van muizen. Zij is naar de GGD gegaan, die haar korrels hebben meegegeven. Zij wil echter een structurele oplossing. Zij vraagt of de gemeente hier iets aan kan doen. De leefomgeving van de muizen is door de Noord/Zuidlijn ernstig verstoord. De voorzitter zegt dat de GGD de juiste instantie is voor dit soort zaken. Mevrouw Thijssen zegt dat zij Rentokil kan inhuren.

De heer De Wilde zag dat er allerlei bloemetjes op de straat zijn geschilderd. Hij vraagt of deze ook weer weggaan. De voorzitter zegt dat zijn vraag is gehoord.

De heer De Weerd zegt dat er heel weinig vaart zit in het project van de Bloeiende Stationsomgevingen. Hij wijst dat aan de instelling van het stadsdeel in dezen. Hij stelt voor om de stadsdeelvoorzitter, mevrouw Van Pinxteren een keer voor de BCU uit te nodigen. Mevrouw Witten zal haar uitnodigen.

De volgende vergaderingen zijn gepland op 25 juni 2012 en 10 september 2012.
De voorzitter sluit de vergadering om 18.50 uur.

Actielijst 21 mei 2012

135-2	Bouwlawaai agenderen en de DMB uitnodigen	Witten
135-2	Laten uitzoeken of het grote reclamebord van Max Bögl aan de Lijnbaansgracht past binnen het beleid van het Stadsdeel	Dejong
135-2	Overleg met de heer De Wilde over geluidsoverlast nabij Lijnbaansgracht	Witten
135-3	Idee van risicoanalyse samen met de heer Monasso nader uitwerken	Scheffrahn
135-8	Mevrouw Van Pinxteren uitnodigen voor BCU	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.