

## (CONCEPT) VERSLAG 143

Vergadering Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht  
Vergaderdatum 22 april 2013  
Aanwezig *Bewoners/ondernemers:* de dames Blok en Van Zwieten en de heren Doeswijk, Monasso, De Weerd, De Wilde en Van Zwieten

*Voorzitter:* de heer Lankhorst

*Project Noord/Zuidlijn:* mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht) en de heer De Wit (projectleider Vijzelgracht)

*Max Bögl:* de heer De Jong

*Politie:* de heer Van Dijk

*Gemeente Amsterdam:* de heer Lammers

*Schadebureau:* de heer Schut

*Notuleerservice Nederland:* mevrouw Vernooij (verslag)

**De volgende BCU-vergadering is op  
maandag 27 mei 2013, van 17.00 tot 18.30 uur  
Locatie: Souterrain kantoor Noord/Zuidlijn, Vijzelgracht 22**

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 17.30 uur, een half uur later dan gewoonlijk doordat een bezoek aan de bouwput is uitgelopen.

### 2. Verslag 25 februari 2013

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

#### Actielijst

**140-5** Schoonmaken schuttingen bij panden. De graffiti is verwijderd, maar er is nieuwe graffiti bijgekomen op de schotten en de schutting. Mevrouw Witten heeft met behulp van de heer Lammers een nieuwe opdracht aan het stadsdeel gegeven om de huizen van de families Koning en Van Zwieten schoon te maken.

**141-2** Verspreiden vlekkenkaarten met toelichtingen. Dit onderwerp wordt onder agendapunt 7 behandeld. De vlekkenkaarten zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd.

**142** Mogelijkheden onderzoeken om graffiti te laten verwijderen van pand Gelaghkamer. Mevrouw Witten heeft met behulp van de heer Lammers opdracht aan het stadsdeel gegeven om dit pand en café Mulder schoon te laten maken.

### 3. Werkzaamheden station Vijzelgracht

De heer De Jong licht de werkzaamheden van de afgelopen, drukke periode toe. De booraannemer heeft de laatste werkzaamheden in het station afgerond en Max Bögl heeft haar werkzaamheden op het onderste niveau weer opgestart. Er wordt op zeven plekken in het station gewerkt. Gemiddeld vindt twee keer per week een betonstort plaats. Het meest in het oog springend is de bouw van de wand aan de noordzijde waar de roltrappen onder/achter zitten. Verder worden beneden op diverse plekken voorzetwanden geplaatst. Er wordt voorgelopen op de planning doordat de boorwerkzaamheden eerder zijn afgerond en er geen tegenvallers zijn geweest.

De heer Monasso vraagt of er al contact is met de aannemerscombinatie VIA NZL (verantwoordelijk voor de afbouw). De heer De Wit zegt dat dit contact er al langer is. Het ging eerst over alle drie de stations en er wordt steeds meer in detail overleg gevoerd per station. Het wordt steeds concreter omdat er op diverse plaatsen raakvlakken zijn. De planning wordt zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

Mevrouw Blok meldt dat er dinsdag 16 april extreem veel lawaai is geweest door een vrachtwagen met een grijper die metaal in containers gooide. De heer De Jong weet hiervan en heeft de medewerkers hierop aangesproken. Er werden containers met zware stukken metaal geladen. Die dag zijn er vier transporten geweest waarvan de eerste al om 07.30 uur was. In het vervolg zal dit later worden gedaan en met meer beleid.

Mevrouw Blok vraagt of agendapunt 6 naar voren geschoven kan worden zodat de heer De Jong bij dit agendapunt aanwezig kan zijn.

#### **4. Planning bouw rioolgemaal**

De heer De Wit vat samen wat al eerder is gemeld over het rioolgemaal. In de Vijzelstraat loopt op grote diepte een riool. Dit is een van de hoofdriolen van het centrum. Bij het Weteringcircuit zit het diepste punt van het stelsel in het centrum. Hier zit het gemaal dat rioolwater omhoog pompt en afvoert naar de zuiveringsinstallatie. Het idee was ooit om dit diepe riool weer in de ventweg terug te leggen waarmee ingrijpende werkzaamheden zouden plaatsvinden in de straat. Om overlast voor te omgeving te vermijden, is gezocht naar alternatieven. Er is toen gekozen voor een gemaal aan de noordkant van het station, waarmee het rioolwater omhoog wordt gepompt, zodat het riool in de ventweg minder diep hoeft te worden aangelegd.

Ook de werkzaamheden aan het gemaal zijn lokaal nog behoorlijk ingrijpend. In het station zijn veel technische ruimtes voor installaties die voor de metro worden gebruikt. Deze ruimte was in eerste instantie volledig bestemd voor de afbouw. Inmiddels is gebleken dat er ruimte over is die benut kan worden om het gemaal grotendeels in het station te bouwen waardoor de bouwput buiten het station zo klein mogelijk kan worden gehouden. Er komen drie pompen, per pomp komt er een aanzuigbuis door de diepwand en de voorzetwand heen en de uitgaande leiding kan waarschijnlijk door het dak het station uit en door de straat weglopen.

De heer Monasso vindt dit een verrassende ontwikkeling omdat hier een jaar geleden voor gepleit is. Toen bleek dit niet mogelijk. De heer De Wit legt uit dat om meerdere redenen opnieuw gezocht is naar het binnen het station bouwen van het gemaal. De werkzaamheden aan het gemaal bleken lokaal toch erg ingrijpend en bovendien bleek het lastig om de toegangsluiken op een goede plek, zover mogelijk van de ingang van het station, te plaatsen. Door de ruimte in het station te gebruiken, zijn deze luiken niet meer nodig. Er zit alleen in de buurt van de roltrap een rioolput. De heer Monasso vraagt hoe de pompen bereikt kunnen worden. De heer De Wit zegt dat de details nog worden uitgewerkt. Voor het onderhoud kunnen de mensen via de technische ruimte van het station bij de pompen. Waarschijnlijk komt er wel een luik in het stationsdak om pompen te kunnen vervangen, maar dit zal niet regelmatig gebeuren.

De heer Doeswijk vraagt of er is gedacht aan een warmtewisselaar zodat de energie kan worden gebruikt voor andere doeleinden. De Wit zegt dat dit idee niet is meegenomen. Hij zal dit bij Waternet melden.

De heer De Wit zegt dat het oude riool vervangen en aan te sluiten op het station de meest ingrijpende werkzaamheden zijn. De verwachting is om hiermee dit najaar te starten. Het werkterrein bij de hoek waar het fietsenrek staat en de borden van de heer Doeswijk hangen, zal worden uitgebreid.

De heer Monasso begrijpt dat na de werkzaamheden de leiding nog moet worden gelegd. Hij verzoekt om bij het dichten van de sleuf goede tuinaarde toe te voegen omdat hier weer bomen komen. De heer De Wit zegt dat het riool midden in de ventweg komt waar geen bomen staan. Er is grondonderzoek gedaan en de grond is gewoon bruikbaar.

#### **5. Verkeersveiligheid en leefbaarheid**

De heer Van Dijk heeft met collega's vanmorgen rommel onder de brug bij de Lijnbaansgracht weggehaald. Hier bivakkeerden vijf tot zes Oost-Europeanen. Woensdag wordt de ruimte onder de brug door MB dichtgemaakt zodat mensen er niet meer onder kunnen. Er komt een opening met een poort zodat het personeel van de Noord/Zuidlijn erbij kan als het nodig is. De politie is achter deze locatie gekomen omdat mensen werden gevolgd die overlast in de binnenstad veroorzaakten. Het is mogelijk dat deze mensen iets met de inbraken in de buurt te maken hadden, maar dit is niet zeker. Het gaat wel om mensen die zich aan delicten in de binnenstad schuldig maakten.

De heer Doeswijk meldt dat in de Vijzelstraat bij de Hypotheker een aantal trottoirtegels ontbreken. De heer Lammers zal een foto maken en geeft het door. **(actie)** De heer Doeswijk vraagt of er nog een actie komt om weer fietsen te verwijderen. De heer Lammers zegt dat dit één keer per jaar gebeurt. Omdat ze net geweest zijn, duurt het nog een jaar.

Mevrouw Van Zwieten zegt dat er voortdurend fietsen tegen de gevel van haar huis staan. Ze weet niet of de fietsen van medewerkers van de Noord/Zuidlijn zijn. De heer De Wit zal dit navragen en eventuele zwerffietsen weghalen. **(actie)**

Mevrouw Blok merkt op dat er bij het Weteringcircuit bij het monument is opgeknapt en dat hier een pad is gemaakt. Dit was net aangelegd en na een regenbui was het één plas water die niet wegliep. De heer Lammers zal zijn collega's van grondvoorzieningen hierop wijzen. **(actie)**

## **6. Stand van zaken onderzoek leefbaarheid/luchtkwaliteit**

Dit onderwerp wordt na agendapunt 3 behandeld.

De heer Monasso vertelt dat er een voorlopig rapport is binnengekomen van Mobilisation and Environment, het bureau dat als contraexpertise de luchtkwaliteit beoordeelt. Dit rapport is besproken met de heer Scheffrahn, de heer Van der Berg en de heer De Wit. Het definitieve rapport wordt volgende week verwacht en het verzoek is om dit als bijlage met dit verslag mee te sturen. **(actie)** Het lijkt of de verontreiniging is verminderd. De hoek aan de noordoostzijde blijkt het meest belast qua verontreiniging. Dit wordt mede veroorzaakt door de verkeerslichten. Met Milieudefensie is afgesproken om een jaar lang aan weerskanten van de bouwput te meten. Met de GGD wordt onderhandeld om tijdens de meting van Milieudefensie met meer buisjes een nulmeting te doen voor de afbouw. Deze wens bestaat omdat er naar verwachting een 24-uursregime zal zijn. Hierdoor wordt langer in het station gewerkt en ook in de tunnels zelf. In fase 2 wordt dan bekeken of de verontreiniging ten opzichte van de nulmeting is toegenomen.

Mevrouw Blok vindt het verontrustend dat het niveau van de luchtvervuiling, met name het NO<sub>2</sub>-gehalte, boven het Europese gemiddelde ligt en op sommige plekken zelfs aanzienlijk hoger is. Naar aanleiding van het vorige rapport is een aantal aanbevelingen geformuleerd waarvan alleen de eerste 2 zoveel mogelijk zijn opgevolgd. Het toepassen van roetfilter heeft minder effect gehad dan verwacht omdat de roetfilters in plaats van 80% NO<sub>2</sub> slechts 50% opvingen. De andere aanbevelingen zijn niet opgevolgd. Zij stelt voor om af te wachten of uit het nieuwe rapport dezelfde aanbevelingen voortvloeiën, waarna bekeken wordt welke aanbevelingen nog kunnen worden opgevolgd.

De heer De Wit wijst erop dat de belasting op basis van het verkeer al te hoog was en de Noord/Zuidlijn voegt hier in betekende mate uitstoot aan toe. Uit het eerste rapport vloeiden vijf maatregelen voort. De eerste was het toepassen van modern materieel of het gebruik van een roetfilter op oud materieel. Dit is zoveel mogelijk uitgevoerd, maar volgens de huidige gegevens hadden de roetfilters minder effect dan verwacht. De tweede aanbeveling was om modernere vrachtauto's op het maaiveld te gebruiken voor de betonmixers. 30% van het wagenpark is vervangen in de afgelopen jaren. Hiermee is een verbetering opgetreden, maar deze is nog niet optimaal. Andere maatregelen betroffen het omdraaien van de ventilatiepijp. Hier is ook in de BCU een aantal keer over gesproken. De investering was in verhouding tot de geschatte opbrengsten te hoog en er is besloten om dit niet te doen. De laatste maatregel had te maken met een verkeerswijziging en dit ligt buiten de scope van het project en bleek ook niet haalbaar. De eerste twee inspanningen zullen vervolgd worden. Als er andere aanbevelingen worden gedaan, moeten deze op hun waarde beoordeeld worden.

De voorzitter denkt dat de vorige aanbevelingen met nieuwe cijfers ook heroverwogen dienen te worden.

De heer Van Zwieten wijst ook op de overdracht naar de nieuwe aannemer die hier ook rekening mee kan houden.

De heer De Wit stelt dat een uitstootberekening vooraf lastig is omdat hiervoor veel precieze gegevens van het materieel nodig zijn. Het is wel goed om de aannemer ervan bewust te maken hoe belangrijk het is rekening te houden met de luchtkwaliteit in deze omgeving zodat deze kan bekijken of hij in de voorbereiding al iets kan veranderen. Hij verwacht wel dat er in de afbouwfase veel kleinschaliger werk zal zijn hoewel dit lokaal wel pieken zal hebben.

De heer Monasso stelt zelf ook vraagtekens bij het rekenmodel omdat het zo moeilijk in te schatten is. Misschien is het een beter idee om voor aanvang van het 24-uursregime een nulmeting te doen en daarna met buisjes hier een gevolg aan te geven als alternatief voor het rekenmodel. Dit zal hij voorstellen aan de werkgroep.

De voorzitter concludeert dat het definitieve rapport wordt afgewacht waarna de aanbevelingen nog een keer in de BCU worden besproken. (actie)

## **7. Monitoring en vlekkenkaarten**

De heer De Wit legt uit dat het om vier vlekkenkaarten ging, inclusief een eindvlekkenkaart van 2003 tot heden en zowel voor de horizontale als de verticale verplaatsing over 2012, het eerste volledige jaar nadat de ontgraving was afgerond. De conclusie uit deze laatste kaart is dat het beeld over het algemeen stabiel was. De zettingen rond de bouwput zijn grotendeels conform de verwachtingen beperkt tot enkele millimeters. Twee plekken vielen op: Myrabelle, waar naar aanleiding van het vertrek van de tunnelboormachine in september 2012 lekkage is opgetreden, en de panden 4 tot en met 8 die zijn opgetakeld en waar in januari 2012 een korte lekkage is geweest die tot enkele millimeters zetting heeft geleid. Tevens zit na het opvijzelen nog wat zetting in de nieuwe fundering.

Zoals eerder aangekondigd, is met de nieuwe bouwfase de monitoring opnieuw bekeken en worden de total stations vervangen door handmatige metingen. Een belangrijke inbreng tijdens de BCU was hoe de verschillende metingen werden vergeleken. De metingen kunnen door hetzelfde programma worden beoordeeld. Er zijn tegelijkertijd met de total stations twee rondes met handmatige metingen gedaan zodat het geijkt kan worden.

De huidige schaderegeling van de omgekeerde bewijslast blijft van kracht tot 2017. Er komt een brief met uitleg over het vervangen van de total stations door handmatige metingen en over de impact die de bouw op de omgeving heeft gehad. Deze zal huis-aan-huis worden verspreid en wordt ook naar de eigenaren van de panden gestuurd. Deze zal donderdag of vrijdag a.s. worden verzonden. Als mensen behoefte hebben aan analyse van het eigen pand, dan is dit per pand opvraagbaar. De vlekkenkaarten van het gebied zal met dit verslag worden verzonden.

De heer Doeswijk vraagt hoe vaak een vlekkenkaart kan worden gemaakt. De heer De Wit zegt dat total stations voortdurend meten. Handmatig zal dit standaard eens per twee maanden gebeuren. De heer Doeswijk vraagt waarom wordt overgestapt op een nieuw systeem. De heer De Wit zegt dat dit goedkoper is en inmiddels mogelijk is omdat het risicoprofiel is veranderd.

De heer Van Zwieten vindt het belangrijk dat er een evaluatie komt met alle bewoners die schade hebben om vast te stellen hoe het er nu uitziet en wat er nog te verwachten is, zodat wordt vastgelegd hoe hier in de toekomst mee omgegaan wordt. Er is ook afgesproken om de vlekkenkaart nog een keer met Deltares door te nemen. De heer Schut is het met hem eens dat dit deugdelijk moet worden afgehandeld. Hij wijst erop dat de omgekeerde bewijslast ooit een besluit van de wethouder is geweest. Hij vraagt wie deze verlenging vaststelt. De heer De Wit zegt dat de heer Scheffrahn dit met de heer Van Velsen en de heer Detmar heeft besproken, maar hij weet niet of het langs de wethouder is gegaan.

De heer De Weerd vult aan dat om de details te bekijken er een doorsnee van de kaarten naast de schade die het schadebureau kent, gelegd moet worden. Hij zal hiervoor een afspraak met de heer Schut maken.

Mevrouw Blok merkt op dat de vlekkenkaarten een vertekend beeld kunnen geven omdat alleen wordt weergegeven wat de 'netto' verplaatsing is. De kaart laat niet zien of, en hoeveel een pand naar links en rechts heeft bewogen. De heer De Wit zegt dat de vlekkenkaart het verschil tussen begin en eind laat zien, voor de hele stationsomgeving. Daarnaast is het ook mogelijk om per pand alle bewegingen inzichtelijk te maken, bewoners/eigenaren kunnen de analyse altijd opvragen. Mevrouw Blok denkt dat de zettingen in de vlekkenkaarten gewoon opgeteld moeten worden om een totaalbeeld te krijgen. De heer Schut ziet in de grafieken per pand vaak lichte golfbewegingen als gevolg van de seizoenen. Alle panden in Amsterdam zijn hieraan onderhevig, dat dit op de grafieken zichtbaar is toont de gevoeligheid van de apparatuur aan. Uiteindelijk gaat het erom of er schade is ontstaan.

De heer Monasso wijst erop dat het alleen om waarden gaat die aan de voorkant van het pand zijn gemeten. De achterzijde is hierin niet meegenomen. Hij pleit ervoor dat bij een volgend project van deze omvang panden overal worden gemeten zodat schade makkelijker bewijsbaar is. Hij zal een artikel schrijven over de 3D-meetmethode, op basis van het verhaal van Deltares. Dit artikel wordt gedeeld in de BCU en op de site van de Gijzelgracht.

## **8. Rondvraag en sluiting**

De heer Monasso inventariseert wie het jaarverslag van stichting Gijzelgracht wil ontvangen en hij zal dit aan de belangstellenden sturen.

Mevrouw Witten deelt mee dat 1 juni a.s. de open dag van de bouw is. Het bouwterrein zal dan van 10.00 tot 15.00 uur open zijn voor bezoekers.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.45 uur.

Actielijst 22 april 2013

140-5	Schoonmaken schuttingen bij panden en pand Gelaghkamer	Witten
141-1	Onderzoek waterstanden agenderen voor BCU mei 2013	Witten
143-1	Stoeptegels in de Vijzelstraat ter hoogte van de Hypotheker laten vastleggen	Lammers
143-2	Navragen aan wie de fietsen behoren die tegen gevel van de familie Van Zwieten staan	De Wit
143-3	Wateroverlast bij het Weteringcircuit laten aanpakken door grondvoorzieningen	Lammers
143-4	Meesturen rapport Mobilisation and Environment en de vlekkenkaart	Witten
143-5	Aanbevelingen rapport Mobilisation and Environment agenderen	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>	Tunnelboomachine
<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.