

(CONCEPT) VERSLAG

Vergadering	Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht SPECIAL
Vergaderdatum	27 januari 2014
Aanwezig	<i>Bewoners/ondernemers:</i> De dames Blok en Thijssen en de heren Monasso, De Weerd en Van Zwieten
	<i>Voorzitter:</i> de heer Lankhorst
	<i>Project Noord/Zuidlijn:</i> de heren Kaptein en De Wit (projectleider Vijzelgracht) en mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht)
	<i>Stadsdeel:</i> de heer Schrama
	<i>VIA:</i> de heren De Moel, Moree en Smeets
	<i>TT&A:</i> de heren Van de Hurk en Menijn
	<i>Verslag</i> mevrouw Vernooij
Afgemeld	
Contactpersoon	mevrouw Witten (projectbegeleider Vijzelgracht)
Doorkiesnummer	020 530 8803

BCU-SPECIAL

Locatie: Souterrain kantoor Noord/Zuidlijn, Vijzelgracht 22

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 17.05 uur. Hij memoreert de vorige bijeenkomst met VIA waarin deze de planning heeft toegelicht. Vandaag zal hiervan een update worden gegeven. Daarna zullen de resterende vragen uit de omgeving beantwoord worden. Omdat de voorzitter niet aanwezig was bij de vorige Special, wordt een voorstelrondje gehouden.

De heer Monasso wil noemen dat de heer Lankhorst een onafhankelijke voorzitter is.

2. Planning ruwbout en aansluiting afbouw

De heer Smeets brengt in herinnering dat het tijdens de vorige Special niet is gelukt om alle vragen uit de omgeving te behandelen, omdat de nadruk toen lag op de planning. Inmiddels is er veel meer detailinformatie beschikbaar. Na de zomer zal VIA starten met de werkzaamheden. De Vijzelgracht is afhankelijk van de stations Rokin en de Pijp voor de logistieke aanvoer onder het maaiveld. Als gevolg van gunstige ontwikkelingen op deze stations is het mogelijk om de aanvoer te verkorten, waardoor de overlast voor de omgeving korter zal gaan duren. Vanaf augustus zal ongeveer drie tot vier maanden gebruik worden gemaakt van de bovenliggende aanvoerroute. De entreegebieden zullen een aparte bouwlocatie worden. Het aantal transportbewegingen is van acht teruggebracht naar vier tot zes per dag.

De heer De Wit zegt dat de verwachting is om in augustus te beginnen met de entree bij de Weteringschans. Deze aanvoer zal altijd via het maaiveld plaatsvinden. De werkzaamheden op het perronniveau zullen begin september starten. Het streven is om de doorgang met station Rokin in oktober te bereiken.

De heer Monasso heeft met stichting Gijzelgracht het idee bedacht om de overlast te verdelen door te beginnen met de roltrappen. Als de transporten eerder beginnen, kan worden volstaan met vier grote vrachtauto's per dag. Verder ziet hij een probleem met de Rode Loper in verband met de verlegging van het tramspoor. Hij vraagt wanneer het besluit kan worden genomen of het tramspoor verlegd moet worden. Er is

een alternatief ingediend bij de gemeente voor de parkeergarage waardoor de in- en uitgangen niet op de ventweg uitkomen, waardoor het niet nodig is om de trambaan te verleggen.

De heer De Wit weet dat dit een belangrijk onderwerp is voor de buurt, maar hij denkt dat dit beter tijdens de reguliere BCU over twee weken aan de orde kan komen. Hij denkt dat de Special vandaag op de plannen van VIA moet focussen. De spoorverlegging wordt uitgevoerd in opdracht van het projectbureau De Rode Loper. Max Bögl zal de betonwerkzaamheden aan de rookwarmteafvoer verrichten. VIA heeft alleen een gereed kanaal nodig om ventilatoren te kunnen plaatsen. De maaiveldinrichting van de buurt is bij de Rode Loper ingediend en dit heeft impact op de sporen. Dit plan zal tussen nu en mei serieus worden bekeken.

Mevrouw Witten wijst erop dat het afbouwen van de entree meer is dan alleen roltrappen erin hangen. Er moet betegeld worden, er moeten vloeren worden gelegd en er is kabel- en leidingwerk.

De heer Smeets zegt dat er vier bouwlocaties zijn (3 complete entrees & 1 liftgebouw). De verwachting is dat er per bouwlocatie twee tot drie maanden nodig zijn om de afbouw van de hele entree te bewerkstelligen. De entrees worden achter elkaar afgebouwd met een kleine overlap waarin op beide locaties wordt gebouwd.

De heer Van Zwieten vraagt of de bouwgangen na de werkzaamheden van MB definitief worden dichtgemaakt. Het bouwgat in Noord, in het midden in het station, gaat rond de zomer dicht. Het gat voor de parkeergarage wordt in dezelfde periode gedeeltelijk afgesloten (dit is nu groter dan voor de garage noodzakelijk). Het bouwgat voor de AFM blijft open tot in november de tunnels beschikbaar komen.

Mevrouw Blok constateert dat de plannen van de Noord/Zuidlijn niet synchroon lopen met die van de buurt. De gemeente heeft een subsidie aan de buurt verleend om uit te zoeken wat er met de bak (parkeergarage) gedaan kan worden, waarbij het belangrijk is dat er zo veel mogelijk gaten open blijven. Er wordt nu gewerkt aan het haalbaarheidsonderzoek. De heer Monasso wijst erop dat het belang van de omgeving is om de overlast te spreiden en te beperken. Daarnaast is er een aangehaakt belang van een deel van de buurt dat hier los van staat.

De voorzitter stelt dat als er tegengestelde belangen of plannen zijn, de politiek hier een uitspraak over moet doen. De heer Van Zwieten wijst erop dat het van belang is om te weten wanneer de gaten dichtgaan. Als de politiek een beslissing moet nemen, zal ze een ander besluit nemen als de gaten gedicht zijn.

De voorzitter constateert dat de bewoners blij zijn dat de periode van logistiek over maaiveld van zeven maanden is verkort naar drie tot vier maanden. Verder verzoeken de bewoners om de planning zodanig in te richten dat er zo weinig mogelijk overlast voor de omgeving is.

De heer De Wit licht toe dat er een periode van enkele maanden is in het begin van de zomer dat VIA waarschijnlijk nog geen werkzaamheden in het station verricht. In deze periode zal Max Bögl (herstel)werkzaamheden afronden.

3. Vragen vanuit de buurt

De voorzitter neemt de resterende vragen uit de omgeving door.

Hoe lang duurt de afbouw?

Deze periode zal ongeveer zestien maanden zijn.

Hoe hard is de planning?

De heer Smeets zegt dat er volop aan het ontwerp wordt gewerkt. De verwachting is om komende zomer te starten. De planning wordt per maand duidelijker, maar de exacte planning is nog niet bekend. De tijdsduur is contractueel vastgelegd. De hardheid van de planning is de contractplanning zoals met de opdrachtgever is afgesproken. De heer Menijn licht desgevraagd toe dat er een malus is afgesproken wanneer de planning verwijtbaar niet wordt gehaald.

De heer Monasso vraagt of er specifieke risico's zijn die de planning kunnen belemmeren. De heer Smeets legt uit dat er altijd risico's zijn, maar dat deze bij de afbouw meer beheersbaar zijn dan bij de ruwbouw. Het eerste succes zal worden behaald wanneer het ontwerp gereed is. Een kritische mijlpaal is het inregelen en testen van alle installaties.

De heer Monasso vraagt of overeenstemming is bereikt met de brandweer. De heer Smeets antwoordt dat alle plannen bekend zijn. De heer Van de Hurk wijst erop dat er vanuit de verleende bouwvergunning wordt

gewerkt. De heer Menijn stelt dat het risico van de brandweer wordt meegenomen met het inregelen en het testen.

De voorzitter roept op om problemen die zich onverhoopt voordoen, te delen met de bewoners tijdens de BCU.

Welke onderdelen moeten worden aangevoerd?

De heer De Wit legt uit dat bij de eerste werkzaamheden op het perronniveau niet direct de grootste onderdelen worden aangevoerd. Dit is een periode die vooral arbeidsintensief zal zijn.

Mevrouw Blok vraagt of er vrachtwagens worden gebruikt die voldoen aan de nieuwste milieueisen. De heer Smeets stelt dat VIA voldoet aan de regelgeving die de gemeente Amsterdam stelt. De heer De Wit vult aan dat de luchtkwaliteit op de Vijzelgracht in sommige gevallen de Europese normen al overschrijdt. Tot aan 2015 is aan Nederland vrijstelling verleend voor deze regelgeving. VIA zal met minder transporten werken dan in de ruwbouw werden gebruikt. De heer Monasso deelt mee dat de GGD heeft toegezegd mee te werken aan metingen van de luchtkwaliteit en de heer Scheffrahn heeft een financiële bijdrage toegezegd. De verwachting is een kleine verbetering ten opzichte van de tijd dat Max Bögl aanwezig was.

Hoeveel busjes van medewerkers zullen er staan?

De heer Smeets zegt dat er niet in de buurt wordt geparkeerd. Er is een shuttledienst en deze zal wel op het werkterrein worden geparkeerd. De heer Van Zwieten wijst erop dat de platforms bij de keten van Max Bögl als parkeerplaatsen voor de buurt zijn ingericht wegens het opheffen van reguliere parkeerplaatsen. Hij gaat ervan uit dat deze niet zullen verdwijnen met het vertrek van Max Bögl. De heer De Wit zegt dat de vergunning voor het platform al is verlopen en hij heeft eerder aan de buurt gevraagd om hier ideeën voor in te brengen. De heer Menijn wijst erop dat er is afgesproken dat er af en toe op bepaalde tijden werkbusjes staan. Dit zal worden beperkt en er zullen strikte afspraken gelden. De heer Moree voegt hieraan toe dat er voor het werken aan bij het Voorplein van CS ontheffingen zijn aangevraagd voor busjes waarvoor onomstotelijk vaststaat dat ze direct met werk te maken hebben.

Waar worden zaken opgeslagen?

De heer Smeets zegt dat veel transport ondergronds plaatsvindt. Er zullen werkterreinen worden ingericht op de locaties van de entrees. Het formaat van deze terreinen zal bij de volgende bijeenkomst worden gepresenteerd. (actie) Er zal geen gebruik worden gemaakt van de keten van Max Bögl. Er wordt onderzocht of er op niveau -1 schaftruimtes ingericht kunnen worden. Ook wordt bekeken of de locatie naast café Mulder gebruikt kan worden om de uitvoering en de werkverblijven te huisvesten.

Wat zijn de werktijden?

In principe geldt dat de werkzaamheden worden verricht op maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 en 19.00 uur. Uitzonderingen zullen zich voordoen wanneer de roltrappen worden geïnstalleerd en bij entree Zuidoost, omdat hierlangs een trambaan wordt gemonteerd.

Mevrouw Witten wijst erop dat het altijd is toegestaan om onderdaks te werken, mits er geen sprake is van overlast bovengronds. De heer Moree zegt dat dit correct is. Bij twijfel dienen er metingen te worden verricht. De heer Van Zwieten verzoekt om deze gevallen wel door te geven aan de buurt.

Hoe monitort VIA de luchtkwaliteit op het werk beneden?

Er is al aangegeven dat de GGD dit doet op maaiveld. De heer Smeets zegt dat VIA dit zelf ook doet.

De heer Monasso vraagt hoe wordt omgegaan met de uitstoot. De heer Smeets zegt dat er een luchtfilter wordt geïnstalleerd. Afhankelijk van het type product worden passende maatregelen genomen.

Blijven de schaderegelingen gelden?

Mevrouw Witten zegt dat de schaderegelingen tot oktober 2017 gehandhaafd blijven. De leefbaarheidsmaatregelen zijn gekoppeld aan de grootte en de nabijheid van het bouwterrein. De Wit vat samen dat de omgekeerde bewijslast geldt tot aan het einde van de bouw en voor de maatregelen met betrekking tot de leefbaarheid geldt dat ze in lijn moeten zijn met de overlast. Dit blijft bij de Dienst Metro. De heer De Weerd stelt dat bouwkundige schades tot een jaar na oplevering door het Schadebureau worden behandeld.

Blijft er een buurtoverleg bestaan?

De voorzitter stelt dat dit vooralsnog het geval is. Er staan nog drie vergaderingen gepland. Bij het reguliere overleg zal Max Bögl de komende tijd aanwezig blijven en ook VIA zal vertegenwoordigd zijn.

Wie wordt de contactpersoon?

Mevrouw Witten blijft de contactpersoon van de Dienst Metro. De heer vd Hurk neemt de rol van de heer De Wit over.

4. Rondvraag en sluiting

De heer De Weerd meldt aan VIA dat het gebouw naast café Mulder, De Gelaghkamer, weer gewoon een café wordt en dus niet beschikbaar zal zijn als huisvesting voor VIA.

De heer Monasso vraagt hoe de lift van het te bouwen glazen gebouw voor café Mulder eruit komt te zien. De heer Kaptein zegt dat deze ook voornamelijk uit glas zal bestaan. Voor de volgende vergadering zal hij een visualisatie meebrengen. (**actie**)

De heer Van Zwieten vraagt waar de werkzaamheden van VIA eindigen. VIA zal de rails en de bovenleidingen aanleggen. De heer Moel zegt dat de treinbeveiliging door een andere partner wordt gedaan. In het ICT Telecomcontract wordt de centrale besturing geregeld. De heer De Wit vult aan dat deze werkzaamheden worden verricht binnen de periode dat ook VIA aan het station werkt. De heer Menijn legt uit dat de eerste stop van de werkzaamheden van VIA bij de vervroegde ingebruikname is. Dan gaat het test- en proefbedrijf lopen. In deze periode is VIA wel beschikbaar om eventuele problemen te verhelpen. In oktober 2017 is het moment van de exploitatie gepland.

De heer Moree vraagt waarvoor de gaten, waarover mevrouw Blok eerder sprak, gebruikt zouden kunnen worden als de bouw is afgerond. Deze zouden gebruikt kunnen worden als in- en uitgangen voor de alternatieve inrichting van de ruimte die was bedoeld voor de parkeergarage. Op dit moment wordt gekeken naar mogelijkheden om deze te benutten.

De voorzitter dankt de aanwezigen en sluit de bijeenkomst om 18.20 uur.

147-1	Verslag bijeenkomst VIA en stripverhaal naar BCU-leden sturen en vervolgbijeenkomst in januari plannen	Witten
147-2	Overzicht afwijkingen doorsturen	De Wit
147-3	Kuil voor Mirabel bekijken	Schrama
147-4	Buurt vragen naar ideeën over Platform en plannen voor februari	Doeswijk/Witten
147-5	Tekening stationsdak verstrekken aan de heer Monasso	De Wit
147-6	Bomen inpakken tegen vorst	De Jong
270114	Alternatief voor verlegging spoor	De Wit
270114	Grootte van de werkterreinen bij de entrees laten zien	Smeets
270114	Visualisatie glazen lift	Kaptein