

Afspraken over uitgangspunten voorwaarden garage Vijzelgrach

Verhouding tot het Rode Loper
Verhaal

Fasering
achter!

Vijzelroute blijft

Inhoud

| | |
|---|----------|
| 1 Inleiding | 3 |
| 1.1 Aanleiding | 3 |
| 1.2 Historisch perspectief | 3 |
| 2 Uitgangspunten en voorwaarden | 5 |
| 2.1 Garage mag niet tot vertraging bij de Noord/Zuidlijn leiden | 5 |
| 2.2 Bouw garage tijdens afbouwfase Noord/Zuidlijn | 5 |
| 2.3 Gebruik restruimte via gebruiksrecht | 6 |
| 2.4 Veiligheidseisen in relatie tot Noord/Zuidlijn | 7 |
| 2.5 Bestemmingsplanprocedure door stadsdeel Centrum | 8 |
| 2.6 Geen gebruikskosten voor restruimte | 9 |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Tussen het maaiveld en metrostation Vijzelgracht, halte op de Noord-Zuidlijn, ligt een 'lege bak' die ontwikkeld kan worden tot ondergrondse mechanische parkeergarage. Hiervoor zijn in de periode 2001-2003 haalbaarheidsstudies uitgevoerd tot aan een concept definitief ontwerp. Tevens zijn, ter voorbereiding op de garage, in 2005 op kosten van het stadsdeel sparingen in de constructie van het metrostation aangebracht. De sparingen dienen voor het aanbrengen van de liftconstructies.

Onder andere door vertragingen bij de Noord-Zuidlijn en veranderende politieke inzichten heeft het garageproject een tijd stil gelegen. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum heeft recentelijk de intentie uitgesproken de ontwikkeling van de parkeergarage weer op te pakken. Hiertoe heeft het eind 2011 een Plan van Aanpak voor een hernieuwd haalbaarheidsonderzoek vastgesteld. Dit voorziet in het opstellen van een Nota van Uitgangspunten (beoogde vaststelling 3^e kwartaal 2012) en vervolgens een Programm van Eisen (beoogde vaststelling 2^e helft 2013).

Nu het project parkeergarage Vijzelgracht weer is opgestart, is het belangrijk om het met de betrokken partijen eens te worden over een aantal belangrijke uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de parkeergarage. In voorliggende notitie worden de afspraken beschreven. Indien vastgesteld, zullen worden de afspraken overgenomen in de Nota van Uitgangspunten en/of het Programma van Eisen.

De notitie is opgesteld door stadsdeel Centrum. De beschreven uitgangspunten en randvoorwaarden zijn afgestemd met personen uit diverse afdelingen van de Dienst Metro.

1.2 Historisch perspectief

In 1993 is in het Verkeers- en Inrichtingsplan de ambitie uitgesproken een aantal ondergrondse openbare parkeergarages in de binnenstad van Amsterdam te ontwikkelen ter verbetering van het leefmilieu en de Openbare Ruimte. De Gemeenteraad heeft het College daarop gevraagd voorstellen te doen voor de bouw van deze garages op de locaties Weteringcircuit, Rokin en Singelgracht/Bellevue. Naar aanleiding van een discussie in de Gemeenteraad over de locatie Singelgracht/Bellevue is besloten bij de verdere planontwikkeling alternatieve locaties zoals het Frederiksplein in de afwegingen te betrekken.

In 1999 heeft de Gemeenteraad besloten om onder verantwoordelijkheid van de Wethouder Verkeer en Parkeren Binnenstad nadere voorstellen te laten ontwikkelen met betrekking tot de mogelijkheid en wenselijkheid van de ondergrondse parkeergarages

Vijzelgracht (restruimte station NoordZuid-lijn), Palmgracht, Weteringcircuit, Frederiksplein en Huddekade. Op 14 februari 2002 heeft in vervolg hierop de Commissie van Advies Openbare Ruimte, Verkeer en Parkeren en Monumentenzorg Binnenstad besloten de garages Vijzelgracht, Weteringcircuit en Frederiksplein verder te laten ontwikkelen, met dien verstande dat de parkeergarage Vijzelgracht gelet op de samenhang met de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn met voorrang nader moet worden uitgewerkt.

Voor de parkeergarage Vijzelgracht, een binnenstadsgarage, is besloten deze nader uit te werken in een definitief ontwerp en een kostendekkende exploitatieopzet. Expliciet uitgangspunt hierbij was en is dat 'de bak' waarin de garage wordt ingepast 'om niet' ter beschikking wordt gesteld door het Projectbureau de Noord/Zuidlijn.

Sindsdien is in opdracht van het stadsdeel Amsterdam-Centrum (opgericht in 2002, voorheen dienst Binnenstad) door het projectbureau Noord/Zuidlijn een concept Definitief Ontwerp d.d. 12 december 2002 voor de locatie Vijzelgracht uitgewerkt welke aan het Dagelijks Bestuur is aangeboden op 15 april 2003. Het Dagelijks Bestuur heeft op 15 april 2003 ingestemd met het doorgaan van de ontwikkeling van de mechanische parkeergarage Vijzelgracht. In vervolg daarop heeft de stadsdeelraad Centrum op 22 mei 2012 een overeenkomstig besluit genomen.

2 Uitgangspunten en voorwaarden

2.1 Garage mag niet tot vertraging bij de Noord/Zuidlijn leiden

Na alle opgelopen vertragingen, staat de bouw van de Noord-Zuidlijn onder tijdsdruk. Bovendien leiden vertragingen in de bouw tot aanvullende kostenoverschrijdingen. De garage Vijzelgracht maakt geen onderdeel uit van de scope van het project Noord-Zuidlijn. Het realiseren van de garage Vijzelgracht mag niet tot vertragingen leiden voor de Noord-Zuidlijn.

2.2 Bouw garage tijdens afbouwfase Noord/Zuidlijn

De garage Vijzelgracht komt te liggen in de restruimte van het metrostation Vijzelgracht. De bouw van de garage kan dan ook nauw samenhangen met de werkzaamheden aan de

Noord-Zuidlijn. Dit hangt mede af van de periode waarin de bouw van de garage plaatsvindt.

De Metro is nog bezig met de ruwbouw van het metrostation. Op basis van de nu' geldende planning gaat per 24 december 2012 de afbouw van het metrostation van start. De afbouwfase duurt naar verwachting 14 maanden, tot maart 2016. Vervolgens start het testen en proefdraaien van de metro c.q. het station (duur circa 8 maanden).

Het streven is om de garage Vijzelgracht te bouwen gedurende de afbouwfase van het metrostation. De redenen hiervoor zijn:

- Tijdens de ruwbouwfase van het metrostation is bovengronds door een groot werkterrein niet/nauwelijks ruimte beschikbaar voor bouwactiviteiten ten behoeve van de garage.
- Tijdens de afbouwfase zijn op de Vijzelgracht gedurende eerste 10 maanden op maaiveld alleen nog relatief kleine werkterreinen rondom de entrees nodig. De laatste 4 maanden zijn zelfs helemaal geen werkterreinen meer nodig. Gelijktijdige werkzaamheden lijken hierdoor mogelijk.
- De Dienst Metro streeft er naar de openbare ruimte zo snel mogelijk weer vrij te spelen en de bouwoverlast te minimaliseren. Hier heeft de Dienst Metro veel in geïnvesteerd en zijn contractafspraken met de afbouwaannemer gemaakt. Diverse omwonenden hebben aangegeven de bouwactiviteiten voor de garage het liefst gelijktijdig met de werkzaamheden aan de metro uitgevoerd te zien worden. Dit voorkomt dat ze na afloop van de metrowerkzaamheden weer worden geconfronteerd met bouwoverlast.

1 Planning per april 2012. De datum is deterministisch van aard. De probabilistische data (op basis van het geldende risicoprofiel) zijn beschikbaar bij de Dienst Noord/Zuidlijn.

→ okt 2017

In geval van bouw van de garage tijdens de afbouwfase van het metrostation, moeten de bouwwerkzaamheden begin 2015 starten. Dit zal een uitdagende planning met zich meebrengen, aangezien na de Nota van Uitgangspunten nog enkele tijdrovende activiteiten moeten worden uitgevoerd. Dit zijn onder andere: opstellen Stedenbouwkundig / Integraal Programma van Eisen, bestemmingsplanprocedure en ontwerp-, inkoop- en aanbestedingstraject. Een globale indicatie door de leveranciers leert dat de verwachte bouwtijd van het mechanische parkeersysteem, inclusief lifthuisjes, ongeveer 18 maanden bedraagt. De eerste 14 maanden zal vooral ondergronds worden gewerkt, de laatste 4 maanden zullen er ook bovengronds activiteiten zijn (afbouw lifthuisjes en testen).

Tot slot: de nauwe relatie met de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn brengen diverse risico's en kansen met zich mee. Deze verdienen in volgende fase extra aandacht:

- De Dienst Metro heeft veel tijd en geld geïnvesteerd in het zo snel mogelijk vrijspelen van de openbare ruimte en het minimaliseren van omgevingshinder (logistieke bewegingen, geluid, stof, bereikbaarheid, etc). Om te voorkomen dat dit verspilde tijd en kosten zijn, moet dit ook bij de bouw van de garage uitgangspunt blijven.
- De afbouwaannemer heeft de contractuele verplichting de werkzaamheden van projecten aanpalend aan de NZL te coördineren. Hier dient bij de contractering van de aannemer van de parkeergarage rekening mee te worden gehouden. Afstemmen met de Dienst Metro.
- De aannemerscombinatie VIA heeft opdracht gekregen voor de afbouw van het metrostation. Hierbij wordt een strakke planning gehanteerd. Indien de werkzaamheden aan de garage de afbouw van het metrostation belemmeren, zal dat leiden tot vertraging en/of meerkosten voor de Dienst Metro. Goede afstemming is essentieel.
- Aangezien de garage in de restruimte van het metrostation komt, maakt de garage in de beeldvorming naar de buurt toe onderdeel uit van het project Noord/Zuidlijn. Het lijkt dan ook logisch om qua communicatie gezamenlijk op te trekken met de Noord/Zuidlijn. Bovendien heeft de Dienst Metro veel ervaring opgedaan in de communicatie met de omgeving Vijzelgracht.
- De Dienst Metro heeft veel ervaring en deskundigheid in huis op het gebied van aanbestedingen en realisatie van bouwprojecten. Het ligt voor de hand hier gebruik van te maken bij het project Vijzelgrachtgarage. Er zou zelfs onderzocht kunnen worden of aanbesteding en realisatie onder regie van de Dienst Metro kan plaatsvinden. Hierbij is tevens goede afstemming tijdens de afbouwfase gegarandeerd.

2.3 Gebruik restruimte via gebruiksrecht

De garage is gepland in de restruimte van/boven het metrostation Vijzelgracht. De restruimte is/wordt eigendom van de Dienst Metro van de gemeente Amsterdam. Aangezien centrale stad en stadsdelen juridisch gezien dezelfde rechtspersoon zijn, namelijk de gemeente Amsterdam, kan het eigendom van een deel van de constructie niet overgedragen worden aan het stadsdeel. De gehele constructie, dus ook de restruimte waarin de garage zich bevindt, blijft derhalve eigendom van de gemeente Amsterdam / Dienst Metro.

Voor de toekomstige parkeergarage Vijzelgracht bestaan twee mogelijke constructies:

- Een gebruiksrecht om gebruik te maken van de restruimte, zonder beheertaak van de binnen de restruimte gelegen hoofdconstructie van het station.
- Een appartementsrecht o.i.d. met overdracht van het beheer van de hele ruimte, inclusief casco.

Bij een gebruiksrecht blijft de Dienst Metro verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het casco van de hoofdconstructie. Er kan dan een gebruiksrecht komen voor het gedeelte van de parkeergarage. De Dienst Metro zal eisen stellen aan bijvoorbeeld veiligheid (o.a. brandveiligheid), toegankelijkheid (i.v.m. onderhoud) en maximale belastingen van de constructie.

oijerist!
4

Bij een overdracht wordt een beheergrens vastgesteld, bijvoorbeeld de vloer van de restruimte (= het dak van het metrostation) en wordt het bovendeel overgedragen aan het stadsdeel. Hiermee wordt ook het beheer van een deel van de hoofdconstructie van het station (onder voorwaarden) overgedragen aan het stadsdeel. Bij een dergelijke oplossing zal de Dienst Metro eisen stellen met betrekking tot bijvoorbeeld veiligheid, die randvoorwaardelijk zijn aan de overdracht.

||

Voor het stadsdeel is alleen de optie gebruiksrecht realistisch. Het stadsdeel is, in tegenstelling tot de Dienst Metro, namelijk totaal niet toegerust op het beheer en onderhoud van een dergelijke constructie. Vanuit dat oogpunt bezien lijkt het voor de Noord/Zuidlijn ook niet wenselijk die verantwoordelijkheid bij het stadsdeel neer te leggen.

In de verdere uitwerking wordt er dan ook vanuit gegaan dat het (mede)gebruik geregeld wordt via het vestigen van een gebruiksrecht. Daarbij zullen (in de volgende fase) concrete afspraken over onderhoud en beheer van de constructie moeten worden gemaakt en bestuurlijk vastgesteld..

2.4 Veiligheidseisen in relatie tot Noord/Zuidlijn

*Beperking of
besluitingsrecht
rechtspoorlijn
(stadsdeel)*

De garage ligt boven een drukbezocht metrostation. Dit brengt extra veiligheidseisen met zich mee. Het belangrijkste uitgangspunt bij het (mede)gebruik van de restruimte is het behoud van de hoofdconstructie. Daarnaast moeten er goede procedures komen in geval calamiteiten optreden. Voor de garage Vijzelgracht zullen daarom in de vervolgfase nadere eisen en randvoorwaarden aan inpassing van de garage opgesteld moeten worden in overleg met de Dienst Metro. Zo kan er een kettingbeding komen voor brandveiligheid, ventilatie, toegankelijkheid ten behoeve van inspectie en onderhoud.

Witteveen+Bos heeft onderzoek gedaan naar (ontwerptechnische) veiligheidsaspecten, mogelijke consequenties van calamiteiten in de garage en technische eisen en randvoorwaarden. Hierbij is aandacht besteed aan: brand, explosie, instabiliteit van de stelling van de garage, valbelastingen op stempellaag en perrondank en instroom van water. Er worden geen onoverkomelijke veiligheidsknelpunten verwacht. Op basis van (strengere) eisen en randvoorwaarden kan naar verwachting een veilig ontwerp worden gerealiseerd. In haar rapport geeft Witteveen+Bos aan wat mogelijke risico's zijn en welke maatregelen kunnen worden genomen om deze te beperken of binnen de normen te houden. Vooral het bezwijken van de stelling kan tot grote schade (hoge drukbelastingen) aan de stempels leiden en dient zeker te worden voorkomen. In de volgende fase

(Programma van Eisen) worden de (aanvullende) veiligheidseisen en –randvoorwaarden uitgewerkt.

In de volgende fase zal ook veel aandacht moeten komen voor procedurele aspecten in geval van calamiteiten. Zo zal in overleg met de Dienst Metro bepaald moeten worden welke signalerings- en meldingsystemen er moeten komen en op welke manier deze gekoppeld worden aan de veiligheidssystemen van de Noord/Zuidlijn. In geval van een calamiteit in de garage, moet de Noord/Zuidlijn namelijk op tijd en op een goede manier kunnen handelen, terwijl een storing of loos alarm niet tot ontregeling van de metro moet leiden. Aangezien het een onbemande garage betreft, moet er aandacht komen voor wie wanneer en hoe in actie komt in geval van geautomatiseerde meldingen.

Bij het uitwerken van de eisen en randvoorwaarden zal ook contact moeten worden gezocht met de brandweer. Het ontwerp moet voldoen aan de juiste brandveiligheidseisen en de toetreding tot de ondergrondse garage in geval van een calamiteit zal voor de brandweer een aandachtspunt zijn (in verband met hun aanvalplan). Enkele aspecten die hierbij aan de orde zullen komen zijn: brandvolume, compartimentering, aantal en type toegangen tot de garage, blussysteem, wel/geen toegang van LPG-auto's tot de garage

2.5 Bestemmingsplanprocedure door stadsdeel Centrum

De garage Vijzelgracht ligt in het grootstedelijk projectgebied Noord/Zuidlijn en valt binnen de grenzen van het daartoe opgestelde bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. De garage is niet opgenomen in het bestemmingsplan. Dit betekent dat er een nieuw bestemmingsplan voor de garage moet worden opgesteld of dat de garage gerealiseerd moet worden via een projectafwijkingsbesluit.

Een projectafwijkingsbesluit kan pas worden genomen bij het indienen van de omgevingsvergunning en dus bij een concreet bouwplan. Voor een omvangrijk project als een garage is dat een risicovol en onwenselijk scenario. De meeste wenselijke optie is dan ook de garage op te nemen in een (nieuw) bestemmingsplan. Dat kan al plaatsvinden vooruitlopend op een concreet bouwplan.

De garage kan worden meegenomen in een nieuw bestemmingsplan voor (een deel van) het Noord/Zuidlijntracé. Het huidige bestemmingsplan Noord/Zuidlijn is namelijk meer dan 10 jaar oud en dient te worden geactualiseerd. Een apart bestemmingsplan voor de garage is onwenselijk, aangezien dat een versnippering van bestemmingsplangebieden tot gevolg heeft. Om aan te sluiten bij de huidige bestemmingsplangebieden heeft de afdeling Ruimtelijk Beleid van het stadsdeel voorkeur voor een bestemmingsplan Munt - Weteringcircuit, waar de garage in opgenomen wordt. Een dergelijk (groter) bestemmingsplangebied dan strikt noodzakelijk voor de garage brengt voor het project wel een risico van een langere doorlooptijd met zich mee. In geval van dit grotere bestemmingsplangebied is de garage overigens wel de functie met de grootste impact. Voor het overige gaat het in principe om het overnemen van de inhoud van het vastgestelde bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. Mede hierdoor ligt het voor de hand dat het stadsdeel trekker is bij het opstellen van het bestemmingsplan voor de garage.

coalitie Rode Loper !

hoe verhardt
richt dat
met orrig
alinea ??

De bevoegdheid voor het opstellen van een bestemmingsplan in een grootstedelijk projectgebied ligt bij de centrale stad. Dat betekent dat op dit moment de centrale stad, in opdracht van stadsdeel Centrum, een bestemmingsplan voor de garage Vijzelgracht en/of het Noord/Zuidlijntracé dient op- en vast te stellen.

De Dienst Metro onderzoekt samen met DRO, DMB en de betreffende stadsdelen welke delen van het grootstedelijk projectgebied Noord/Zuidlijn juridisch kunnen worden 'teruggegeven' aan de stadsdelen. Leidend hierbij is dat de boorwerkzaamheden op deze delen zijn afgerond. Het gaat in eerste instantie om de volgende deeltracé's: Station Zuid/WTC tot aan het Weteringcircuit en Centraal Station tot aan station Rokin. De boorwerkzaamheden op het stuk Weteringcircuit tot station Rokin (waar de Vijzelgracht onder valt) zijn waarschijnlijk eind 2012 / ~~begin 2013~~ afgerond. Dan kan ook (een deel van) dit grootstedelijke projectgebied worden overgedragen aan het stadsdeel. Indien deze overdracht heeft plaatsgevonden, valt het opstellen van een bestemmingsplan (weer) onder de bevoegdheid van het stadsdeel.

Indien de procedure tot het vaststellen van een bestemmingsplan voor de parkeergarage Vijzelgracht wordt gestart, terwijl het tracé nog onderdeel is van het grootstedelijke projectgebied, kan de juridisch planologische bevoegdheid om het bestemmingsplan vast te stellen wellicht alvast (tijdelijk) worden overgedragen aan het stadsdeel. Hierbij zal dan nader moeten worden afgestemd of alleen de bevoegdheid voor het vaststellen van het bestemmingsplan wordt overgedragen of ook die voor de vergunningverlening.

2.6 Geen gebruikskosten voor restruimte

Ervan uitgaande dat het stadsdeel een gebruiksrecht krijgt voor de garage Vijzelgracht in de restruimte van het metrostation, zullen naast technische eisen en randvoorwaarden ook contractuele afspraken over kosten gemaakt moeten worden.

Wat betreft het gebruik van de restruimte wordt, conform de haalbaarheidstudie uit 2003, als uitgangspunt gehanteerd dat er geen kosten aan het gebruiksrecht en/of overdracht verbonden zijn. Overwegingen hierbij zijn:

- aan de restruimte is geen boekwaarde toegekend door de Dienst Metro,
- in enkele recente gebruiksrecht-/overdrachtsituaties met Waternet wordt ook geen vergoeding betaald voor de ruimte zelf,
- de bewonersgarage is een verliesgevende (bewoners)garage,
- het stadsdeel moet al (fors) investeren in aanvullende veiligheidseisen opgelegd door de Dienst Metro.
- Het stadsdeel neemt de garage op in een (nieuw) bestemmingsplan Munt-Weteringcircuit. Het neemt daarmee een taak van de Dienst Metro op zich, namelijk het actualiseren van het verouderde Bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. Dit brengt aanvullende kosten voor het stadsdeel met zich mee.

nie vragende
opmerking

De aanvullende voorzieningen die aan de constructie en/of in de restruimte aangebracht moeten worden om de veiligheid te waarborgen, zijn consequenties van de garage en daardoor voor kosten van het stadsdeel. Dit geldt ook voor (extra) kosten die tijdens de bouw en gebruiksfase gemaakt moeten voor (extra) beheer en onderhoud die het gevolg

Concept
Versie 5
27 augustus 2012

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Afspraken over uitgangspunten en voorwaarden garage Vijzelgracht

zijn van de aanwezigheid van de garage. Deze zullen in de volgende fase (Programma van Eisen) worden uitgewerkt in nauw overleg met de Dienst Metro.