



(CONCEPT) VERSLAG 134

Vergadering Begeleidings Commissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht
Vergaderdatum 16 april 2012
Aanwezig *Bewoners/ondernemers*: de dames Thijssen, Van Zwieten, Blok, Romme en de heren De Jeu, Doeswijk, Monasso, De Wilde, De Weerd

Voorzitter: de heer Lankhorst

DienstNoord/Zuidlijn: de dames Dejong (BLV-coördinator) en Witten (projectbegeleider Vijzelgracht), de heren Joustra (projectleider uitvoering boortunnels) en Paleari (projectleider Vijzelgracht)

StadsdeelCentrum: de dames Oldemans en Van As en de heer Smit (projectleider parkeergarage)

Schadebureau Noord/Zuidlijn: de heer Schut

Politie: de heer Van Dijk

Gemeente Amsterdam: de heer Lammers

**De volgende BCU-vergadering is op
maandag 21 mei 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 17.00uur. Hij deelt mee dat agendapunt 6 doorgeschoven wordt naar de volgende vergadering. Er is bericht van verhindering ontvangen van de heren De Jong en Van Zwieten. De heer Joustra zal een presentatie geven over de techniek en de invloed van de tunnelboormachines (agendapunt 3). De heer Smit is aanwezig om iets te vertellen over de parkeergarage (agendapunt 5).

De heer Monasso stelt voor om het onderwerp bezuinigingen omgevingsmanagement toe te voegen aan de agenda. Aldus wordt besloten.

2. Verslag 12 maart 2012

Op pagina 3 staat bij agendapunt 6 per abuis 17 januari 2010. Dat moet 17 januari 2011 zijn.

Actielijst 12 maart 2012

133-1 Beleid piep op portaalkraan. De heer Paleari deelt mee dat de piep van de kraan defect was. Hij weet nog niet of het uitzetten van de piep volgens de huidige veiligheidsregels toegestaan is. Hij hoopt hierover de volgende keer meer te kunnen vertellen. Het blijft een lastige afweging tussen overlast en veiligheid. Het zou de heer Monasso veel waard zijn als de piep afgeschaft zou worden, of dat er alternatief wordt gezocht.

133-2 Overleg schadebureau over consequenties van voortschrijdende inzichten. De heer Schut legt uit dat dat de schademechanismes, zoals die in de presentatie van Deltares toegelicht zijn, bekend zijn bij het Schadebureau. Voor de schaderegeling is onderscheid tussen cosmetische en constructieve schade niet zinvol. Beide categorieën schade worden hersteld, alleen de methodes verschillen. Mevrouw Blok denkt dat schade moeilijk vast te stellen is, omdat er achter de huizen niet gemeten wordt. Volgens de heer Schut staan deze twee zaken los van elkaar. Over het algemeen kan een bouwkundige goed vaststellen of er sprake is van schade aan de constructie van het pand.

De heer Monasso is verbaasd daarover, omdat jarenlang constructieve schades een probleem waren. Achteraf is zelfs gezegd dat met kennis van nu gekozen zou zijn voor een andere meetmethode. De voorzitter wil de discussie nu beperken en stelt voor dit onderwerp voor de volgende keer te agenderen. Aldus wordt besloten.

133-5 Uitbreiding werkzaamheden glazenwasser Noord/Zuidlijn. Mevrouw Blok merkt op dat er een offerte is uitgebracht. Actie wordt afgevoerd.

133-6 Contactpersoon Wetering Duurzaam blijft staan.

De voorzitter concludeert dat het verslag wordt vastgesteld met inachtneming van bovengenoemde correctie.

3. Presentatie techniek en invloed van de tunnelboormachines

De voorzitter geeft het woord aan de heer Joustra (projectleider uitvoering boortunnels).

De heer Joustra zal een toelichting geven op de komende werkzaamheden en ingaan op de lekkage van de boorspoeling naar de straat op 22 maart 2012.

Hij begint met de huidige situatie aan de Vijzelgracht. Er is inmiddels een ondergrondse aansluiting tussen station Vijzelgracht en station De Pijp, via de westelijke geboorde tunnelbuis. Aan de hand van dia's geeft hij een toelichting op de boorvolgorde. Op dit moment zijn vijf van de acht tunnels geboord.

Vervolgens geeft hij nadere uitleg over de tunnelboortechniek. Het gat dat wordt geboord wordt direct gevuld door het boorschild (een acht meter lange stalen cilinder). Achterin het schild wordt de tunnel gebouwd door middel van geprefabriceerde betonnen schaaldelen. De boorfabriek achter het boorschild is 75 m lang en hier zijn continu ongeveer tien mensen werkzaam. Per dag wordt 18 tot 20 m tunnel gebouwd. Er zijn vier boormachines: Gravin, Noortje, Molly en Victoria.

Om verzakkingen van grond rond de boormachine en geboorde tunnelbuis te voorkomen moet er steeds gezorgd worden voor evenwicht tussen de hoeveelheid grond die weggehaald wordt en de tunnelbuis die daarvoor in de plaats komt. De diameter van het boorschild is iets groter dan de tunnel die daarbinnen gebouwd wordt. De ruimte tussen de geboorde tunnel en de grond wordt daarom rondom opgevuld met mortel (grout). Enig volumeverlies is onvermijdelijk en hierdoor kan het boren gepaard gaan met zakking van grond rond de gebouwde tunnelbuizen. Deze zakkingen zijn het grootst recht boven de tunnelboormachine, veelal recht onder de straat doordat de boor grotendeels het stratenpatroon volgt. Deze zakkingen leveren geen problemen op voor de omgeving, zolang ze beperkt blijven. Er wordt niet alleen op de gebouwen gemeten, maar ook op de straat, zodat het boorproces tijdig bijgestuurd kan worden. Deze methode is tot nu toe erg succesvol gebleken.

Om de boormachine veilig te kunnen ontvangen in een station, en de boor naar de andere kant van het station te kunnen verplaatsen is een heel grote druktrommel, het schild-transfer-systeem (STS), nodig. Het hele apparaat glijdt op speciale 'luchtkussens' onder het STS door het station. De heer Joustra laat recente foto's zien van de boor Molly die op dit moment bijna door het station Vijzelgracht heen is. Vervolgens wordt de volgtrein (de boorfabriek) over speciaal hiervoor aangelegde rails door het station gesleept en achter de boor geplaatst. De boor vertrekt in juni in de richting van het Rokin. Dit hele proces heet de stationspassage: de boor bereikt het station, wordt opgevangen in het schild-transfer-systeem, door het station verplaatst en verlaat tenslotte aan de andere kant weer het station om een volgend tunnelstuk te boren. Vooral de aankomst van de boor is technisch ingewikkeld.

De heer Monasso vraagt hoe gecontroleerd wordt of de boor nog op de juiste koers zit en hoe deze eventueel bijgestuurd wordt.

De heer Joustra legt uit dat het tracé van de boor van tevoren heel precies driedimensionaal wordt vastgelegd. De machine wordt heel nauwkeurig ingesteld en vanaf het vertrek gevolgd. Op een gegeven moment kan de boor niet meer gevolgd worden met de laserlandmeetapparatuur. Dan wordt in de tunnel opnieuw een vast punt gecreëerd, van waaruit de boormachine weer gevolgd wordt. Het is mogelijk om de plaatsbepaling tot op de millimeter nauwkeurig te regelen. De machine zet zich tijdens het graven door middel van hydraulische cilinders af tegen de gebouwde tunnelbuis. Door de ene wat verder uit te schuiven dan de andere, kan de boor in de juiste richting worden gestuurd.

De boormachines zijn tot nu toe drie keer in een station aangekomen, elke keer ruim binnen de marge van vijf centimeter om goed in de daarvoor gebouwde ring in de wand aan te komen.

De heer Monasso vraagt of de voeding voor de boor (materiaal en energie) de boor volgt of vanuit het station komt.

De heer Joustra legt uit dat het materiaal (betonnen elementen en grout) door middel van tunneltreintjes via de geboorde tunnel vanaf het werkterrein bij station RAI wordt aangevoerd. De weggegraven grond en boorspoeling (bentoniet en water) worden door leidingen van een naar de boormachine gepompt. In een speciale installatie langs de Amstel (nabij de Rozenoordbrug), wordt het grondmengsel gezeefd. Het bentoniet wordt opnieuw gebruikt in het boorproces en het zand wordt per schip afgevoerd en in de IJhaven gestort.

Op 22 maart 2012 is er lekkage ontstaan, waarbij boorspoeling (water met bentonietklei) omhoog is gekomen naar de straat. Om de lekkage te stoppen is de druk in de graafkamer op de kop van de boor omlaag gebracht. Daarna is de straat schoongemaakt en hersteld. De heer Joustra laat aan de hand van technische tekeningen zien dat de lekkage plaatsvond aan de kant van het Weteringcircuit. De boorspoeling is waarschijnlijk via de constructie van de verdeelhal naar de straat gelekt, een bekend risico, vooral bij ondiepe boringen. Dit soort lekkages heeft zelden consequenties voor de omgeving, maar het is hinderlijk. Er zijn dan ook zo snel mogelijk maatregelen genomen. Het is lastig om de lekweg te vinden. Spreker houdt er dan ook rekening mee dat deze mogelijk niet gevonden wordt. In de voorbereiding op de komst van boor Victoria worden alle verticale openingen, bijvoorbeeld meetbuizen die tijdens de bouw in de grond zijn aangebracht, dichtgemaakt. Bovendien zal er op straat toezicht zijn om snel te kunnen handelen als er iets misgaat.

De heer Monasso noemt het geen hinder. Hij ziet wel degelijk risico's. Er kunnen wel mensen in de grond zakken en gecementeerd worden.

De heer Joustra antwoordt dat het lekgat maar heel klein is. Bovendien wordt het materiaal niet hard; mensen kunnen er dus niet in vast komen te zitten.

Mevrouw Blok begrijpt niet dat de heer Joustra zo laconiek doet, terwijl de lekkage precies bij een oversteekplaats was, waar ook kinderen langskomen. Zij vraagt waarom het gebied niet afgesloten is, als de risico's wel bekend waren.

De heer Joustra antwoordt dat het boorproces erg complex is. Er zijn meerdere risico's waar serieus rekening mee gehouden moet worden. Per locatie wordt een inschatting gemaakt van die risico's. In dit geval was de kans op lekkage heel klein, maar dat is geen garantie. Als Victoria komt, zal opnieuw bekeken worden of het nodig is om het gebied af te zetten.

Mevrouw Blok wijst erop dat er steeds verhalen waren over weinig of geen risico, maar in de praktijk zijn er op de Vijzelgracht zelfs hele panden verzakt.

De voorzitter vraagt of het gebied de volgende keer wel afgezet wordt.

De heer Joustra antwoordt dat de boorspoeling via de verdeelhal is ontsnapt. De volgende keer zal het proces nog beter gemonitord worden en zal er extra controle uitgevoerd worden op de straat.

De heer Monasso vraagt wat er zou gebeuren, als een dergelijke lekkage zou ontstaan onder een gracht.

De heer Joustra legt uit dat het risico dat er boorspoeling lekt, specifiek speelt bij de stations en dat de kans daarop bij de baanvaktunnels tussen de stations en startschachten heel erg klein is. Als het zou gebeuren op een baanvak, dan is de beste oplossing wat druk terug te nemen en zo snel mogelijk door te gaan. Zodra de boor het lek gepasseerd is, is het probleem opgelost. Dit wordt voorbereid en uitgevoerd samen met de boorders.

Tot slot gaat de heer Joustra in op de planning. Molly passeert het station Vijzelgracht in april-mei 2012 en vertrekt in juni (als Victoria is aangekomen) in de richting van het Rokin. Victoria komt in juni 2012 aan bij station Vijzelgracht en zal in oktober 2012 weer vertrekken in de richting van het Rokin om de laatste tunnelbuis te boren. Door de aard van de werkzaamheden is het vertrek van de boor uit het station minder complex dan de aankomst. De bewoners kunnen de vorderingen en de wetenswaardigheden volgen via de website van de Noord/Zuidlijn.

De voorzitter constateert dat er geen vragen meer zijn. Hij bedankt de heer Joustra voor zijn uitleg.

4. Werkzaamheden station Vijzelgracht

De aannemer is de komende periode bezig met de voorzetwanden van het station. Aanstaande donderdag vindt de volgende betonstort plaats.

Mevrouw Blok vindt het bouwterrein opvallend goed opgeruimd. De heer Doeswijk heeft gevraagd of het mogelijk is om de lege ruimte te gebruiken voor een buurtfeest. Mevrouw Witten geeft aan wat het beleid is van de Noord/Zuidlijn met betrekking tot verzoeken en initiatieven uit de buurt en dat het verzoek van de heer Doeswijk daar niet in past.

De heer Doeswijk begrijpt dat, maar is van mening dat het bouwterrein nu juist zo geschikt is, omdat er zoveel ruimte is.

Mevrouw Blok stoort zich aan het grote reclamebord op het kantoor van Max Bögl aan de Lijnbaansgracht. Zij vraagt of het mogelijk is om daar een kleiner bord voor in de plaats te krijgen.

De heer Paleari weet alleen dat er altijd een bord heeft gehangen. Hij is wel blij dat de boel geschilderd is. De heer Paleari zegt toe er volgende keer op terug te komen.

5. Stand van zaken parkeergarage Vijzelgracht

De heer Smit legt uit dat het stadsdeel tien jaar geleden al heeft laten onderzoeken of een garage voor de bewoners mogelijk was. Voor de locatie Vijzelgracht resulteerde dit haalbaarheidsonderzoek in een ontwerp voor een mechanische parkeergarage met drie lifthuisjes. De garage is bedoeld voor parkeervergunninghouders (bewoners/bedrijven). In 2005 heeft de Noord/Zuidlijn opdracht gekregen om drie 'gaten' te maken voor de lifthuisjes. Die werkzaamheden zijn uitgevoerd, daarnaast heeft het project een tijd stilgelegen. Eind vorig jaar kwam vanuit de Noord/Zuidlijn en de Rode Loper de vraag of zij bij de uitwerking van de plannen rekening moeten blijven houden met de garage. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel vindt een bewonersgarage nog steeds een interessante optie. De plannen/onderzoeken zijn inmiddels echter al tien jaar oud en behoeven daarom een update. Deze worden nu uitgevoerd.

Adviesbureau Witteveen+Bos is gevraagd om de technische en financiële haalbaarheid van de garage (opnieuw) te onderzoeken. De heer Smit verwacht net voor of net na de zomer de Nota van Uitgangspunten te kunnen opleveren, gebaseerd op de resultaten van dit onderzoek. Hierbij zal meer duidelijkheid komen over onder andere: technische (on)mogelijkheden, financiële aspecten, verkeerskundige gevolgen, de milieueffecten, de omvang van de garage en welke parkeerplaatsen in de omgeving opgeheven kunnen worden. Het is namelijk niet de bedoeling dat er meer parkeerruimte gecreëerd wordt, maar dat de garage parkeerplaatsen op straat vervangt om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te kunnen maken. De heer Smit zegt toe de buurtbewoners op de hoogte te houden over de Nota van Uitgangspunten en de voortgang van de besluitvorming.

De voorzitter vraagt of de garage uitsluitend bedoeld is voor bewoners.

De heer Smit antwoordt dat dat inderdaad het uitgangspunt is. Een nader aan te wijzen groep parkeervergunninghouders uit de buurt zouden toegang krijgen tot de garage door middel van een pasje.

De voorzitter concludeert dat het een zware financiële opgave zal zijn voor het stadsdeel, als alleen bewoners gebruikmaken van de garage.

De heer Smit beaamt dat. De kostenraming moet uitwijzen wat de garage gaat kosten. Dit heeft mede met de grootte te maken. Tot nu toe werd uitgegaan van 60 à 70 auto's per lifthuisje; dus in totaal maximaal 210 auto's, verdeeld over 6 lagen. Omdat de techniek inmiddels verbeterd is, is een groter aantal (300 of 400 plaatsen) misschien ook haalbaar. Hierbij ook rekening houdend met het voorkomen van wachtrijen (drie lifthuisjes blijft het maximum). Vooralsnog wordt uitgegaan van circa 200 plaatsen.

Mevrouw Blok vraagt of er rekening gehouden wordt met de steeds strenger wordende luchtkwaliteitsnormen en of bijvoorbeeld het gebruik van elektrische auto's gestimuleerd wordt.

De heer Smit antwoordt dat zeker naar de luchtkwaliteit(snormen) gekeken wordt. Die normen zijn wettelijk bepaald dus bindend. Hierbij moet gekeken worden naar de eindsituatie (dus als de garage is gebruik is). Als toetsjaar wordt 2020 gehanteerd. Als niet aan de milieunormen wordt voldaan, dan mag een project niet worden gerealiseerd. Volgens de wetgeving moet namelijk gekeken worden naar de effecten in de gebruiksfase.

Mevrouw Blok begrijpt dat er gekeken wordt naar de situatie over tien jaar.

De heer Smit antwoordt dat het wettelijk bepaald is dat gekeken wordt naar de milieueffecten in de gebruiksfase.

De heer Monasso vraagt wat de reikwijdte van het onderzoek is. Wordt er bijvoorbeeld gekeken naar de storingsgevoeligheid van een automatische garage met drie schachten? Bestaat zoiets al in Nederland?

De heer Smit antwoordt dat Witteveen+Bos vijf leveranciers van mechanische parkeersystemen gevraagd heeft om informatie over de mogelijkheden op deze locatie. Daarnaast hebben zij gevraagd om referenties en ervaringen met andere garages. Dit soort systemen wordt nog niet op grote schaal toegepast in Nederland, maar er komen er steeds meer. De systemen zijn inmiddels veel minder storingsgevoelig. Er is er bijvoorbeeld één aan het Staringplein met één lift.

Voor de garage Vijzelgracht vindt de heer Smit de onderlinge uitwisselbaarheid van de liften wenselijk om storingen te kunnen opvangen.

De voorzitter stelt voor om het onderzoek van Witteveen+Bos af te wachten. Hij ziet de Nota van Uitgangspunten graag tegemoet.

Mevrouw Romme vraagt of het draagvlak onder de bewoners voor een garage gepeild wordt. De heer Smit antwoordt dat dat nu niet vooraf onderzocht wordt, maar dat het stadsdeel wel met de resultaten van het onderzoek de buurt in zal gaan. De zorgen van omwonenden, verwachte problemen en voorziene klachten zullen meegenomen worden bij de besluitvorming. Mevrouw Romme vraagt of de buurt het plan zou kunnen afwijzen, als het stadsdeel alles al op een rijtje heeft gezet. De heer Smit antwoordt dat het uiteindelijk een politieke afweging is, waarbij de mening van de buurt ook meeweegt.

De heer Paleari vraagt wanneer de buurt gehoord zal worden. De heer Smit antwoordt dat het de bedoeling is om de Nota van Uitgangspunten in juni op te leveren, om er dan mee de buurt in te gaan. Er is echter een kleine kans dat het niet lukt voor het zomerreces. In dat geval komt de nota in september 2012. Hij wijst erop dat het nog 'maar' een Nota van Uitgangspunten (NvU) is. Dit betekent nog geen definitief projectbesluit. Indien de NvU wordt aangenomen, zal in de vervolgfase een Programma van Eisen worden opgesteld, gevolgd door een inspraakronde. Pas daarna wordt het definitieve ontwerp gemaakt en tot slot vindt de aanbesteding plaats.

Mevrouw Romme weet dat slechts 60% van de beschikbare plaatsen in parkeergarages in Amsterdam gebruikt wordt.

De heer Smit antwoordt dat parkeergarages, vooral voor bezoekers, gedimensioneerd worden op piekmomenten. De bezettingsgraad wordt berekend over de volledige openingstijden, dus inclusief de nachten (waarop ze vaak leeg staan).

De voorzitter wijst erop dat het hier om een bewonersgarage gaat. De heer Smit antwoordt dat een inschatting gemaakt zal worden voor de benodigde capaciteit op basis van het aantal parkeerplaatsen op straat dat verdwijnt en het gebruik van andere bewonersgarages.

Mevrouw Romme vraagt of het stadsdeel overweegt om door middel van de garage het gebruik van deelauto's te stimuleren. De heer Smit antwoordt dat de beleidsafdeling bezig is met een nota over parkeren en de bereikbaarheid van de binnenstad. Het stadsdeel zal vooral (blijven) inzetten op alternatieven om het parkeren op straat te verminderen, hieronder vallen ook deelauto's.

Mevrouw Romme vraagt of die informatie geïntegreerd wordt in het verhaal over deze garage. De heer Smit antwoordt ontkennend: de NvU is geen beleidskader, maar een document specifiek gericht op de garage. Wel zal de garage zoveel mogelijk moeten passen in het vastgestelde beleid. Deelauto's of elektrische auto's zouden daarin eventueel meegenomen kunnen worden, maar aangezien het een mechanische garage is, ligt het onderbrengen van deelauto's en elektrische auto's niet voor de hand.

Mevrouw Romme wijst erop dat het aantal auto's daalt als bewoners gebruikmaken van deelauto's. De heer Smit bevestigt dat dit een trend is die zich al jarenlang voordoet. Dat heeft natuurlijk invloed op de vraag hoeveel parkeerplaatsen het stadsdeel uiteindelijk kan/zal weghalen op straat.

De voorzitter stelt voor om samen met de heer Smit de Nota van Uitgangspunten in het BCU Vijzelgracht te bespreken.

Mevrouw Blok vraagt of de heer Smit kan aangeven hoeveel ruimte de garage ondergronds in beslag neemt en hoeveel ruimte er dan nog overblijft.

De heer Paleari antwoordt dat er inderdaad ruimte overblijft, omdat het zinkbassin van Waternet vervalst. Mevrouw Blok stelt voor om de buurtbewoners te vragen wat zij met die ruimte willen doen. De situatie is sinds 2003 behoorlijk veranderd. Zij vindt een buurtonderzoek heel belangrijk.

De heer Monasso wil graag het door de heer Smit getoonde ontwerp hebben voor het documentatiesysteem dat de Stichting Vijzelgracht aan het opbouwen is.

De voorzitter waarschuwt voor het gebruiken van oude plannen. Hij pleit ervoor te wachten op de Nota van Uitgangspunten en op basis daarvan ook de discussie te voeren over de ruimte die mogelijk overblijft.

Mevrouw Blok heeft de ervaring dat de buurt pas gehoord wordt, als de plannen klaar zijn. Zij wil tijdig inspraak hebben.

De voorzitter antwoordt dat het onderzoek zich voorlopig alleen richt op de haalbaarheid van de parkeergarage.

De heer Smit merkt op dat het alle plannen en projecten (o.a. Rode Loper en Noord/Zuidlijn) tot op heden steeds zijn uitgegaan van de komst van de garage met drie lifthuisjes, maar dat er nog geen projectbesluit is genomen door het stadsdeel.

Mevrouw Blok vraagt wie het besluit neemt en van wie de ruimte eigenlijk is.

De heer Smit antwoordt dat het stadsdeelraad het uiteindelijke besluit over de garage neemt. De ruimte is onderdeel van het metrostation en nu dus nog van de Dienst Noord/Zuidlijn.

De heer Paleari voegt daaraan toe dat de Dienst Noord/Zuidlijn geen vastgoed exploiteert.

De heer Smit merkt op dat juridisch gezien de gemeente Amsterdam eigenaar is van de ruimte.

De voorzitter constateert dat er verschillende verbanden zijn. Hij beaamt dat de buurt gehoord moet worden, maar hij benadrukt ook dat dit nog maar het begin is. De financiële haalbaarheid staat nog lang niet vast. Hij adviseert de bewoners om vooral ook zelf met ideeën te komen.

Mevrouw Van As (communicatieadviseur van het stadsdeel) heeft goed geluisterd naar de bewoners.

Volgens haar is dit nog niet de goede fase om ideeën van de buurt in te brengen. Als de Nota van Uitgangspunten is opgesteld en vrijgegeven, dan zal er breed in de buurt informatie verspreid worden.

De heer Monasso vraagt of de buurt bij het onderzoek betrokken wordt.

Mevrouw Blok vraagt waarom de buurt niet bij het onderzoek betrokken wordt. Destijds is helemaal niet gevraagd of de bewoners een garage willen en nu wordt alweer gezegd dat de bewoners pas later hun ideeën mogen inbrengen.

De voorzitter merkt op dat communicatie altijd van twee kanten moet komen. Hij gaat ervan uit dat het nuttig is geweest dat mevrouw Van As aanwezig was.

Ter informatie de contactgegevens van de projectmanager van de garage Vijzelgracht:

Sander Smit

Stadsdeel Centrum, Sector Openbare Ruimte, Afdeling Projecten

Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

ssmit@centrum.amsterdam.nl

tel. 06-13695786

6. Stand van zaken aanleg dieprijool in de Vijzelgracht

Dit agendapunt is doorgeschoven naar de vergadering van 21 mei 2012.

7. Terugmelding gesprek met Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) over geluid (Jan Monasso – Stichting Gijzelgracht)

De Stichting Gijzelgracht overlegt jaarlijks met de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) die zich bezighoudt met de handhaving en het toezicht op de Noord/Zuidlijn. Door alle calamiteiten heeft de dienst een bijzondere relatie met de Vijzelgracht. Jaarlijks voert de heer Monasso overleg over geluidsoverlast en werktijden. Beide onderwerpen waren indertijd aanleiding tot rechtszaken, tot aan de Raad van State toe. Omdat beide partijen er belang bij hebben, is eind 2009 afgesproken dat de bewoners niet meer zo snel naar de rechter zouden gaan. Te snel en te veel klagen leidt tot een vijandige houding over en weer met onaangename gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. De bewoners hebben de laatste jaren veel meer bereikt door goed overleg. Spreker heeft de indruk dat de dienst wel degelijk luistert naar de bewoners.

Geluidsoverlast is een ingewikkeld gegeven, omdat de overheid daarvoor rekenmodellen hanteert die uitgaan van gemiddelde waarden. Het gemiddelde daggeluid (tussen 7.00 en 19.00 uur) is hier altijd ongeveer 70dB, dat is binnen de norm, terwijl de bewoners wel klagen over lawaai. Ook als bouwlawaai vergeleken wordt met industrielawaai, gaat het tijdelijke pieklawaai, bijvoorbeeld van het stansen van een damwand, verloren in het gemiddelde. Bewoners wordt daarmee onrecht aangedaan. Spreker heeft eigen metingen gepresenteerd bij de DMB. Hij werd welwillend te woord gestaan, maar hij heeft helaas niet bereikt dat bouwlawaai een aparte status krijgt. De DMB houdt zich aan de wetgeving.

Spreker heeft nu op zich genomen om een artikel te schrijven over bouwlawaai, omdat hij het te gek voor woorden vindt dat daarop een rekenmodel wordt losgelaten. Het menselijk oor hoort geen gemiddeld geluid, maar heeft juist last van de pieken. Het is bovendien heel interessant hoe mensen lawaai heel verschillend waarnemen. Hij veronderstelt dat tegenstanders van de bouw van de Noord/Zuidlijn sneller geïrriteerd raken door geluidsoverlast dan voorstanders. Ook vindt hij dat die verschillen niet genegeerd mogen worden. Het is en blijft een gevoelig onderwerp. De geluidsoverlast van de Noord/Zuidlijn loopt nu al tien jaar bij vlagen flink uit de hand. Hij heeft ervoor gepleit om mensen die last hebben van het lawaai echt te beschouwen als slachtoffers. Dat is het uitgangspunt voor het artikel dat hij gaat schrijven.

De heer De Weerd merkt op dat het stadsdeel Centrum met een tweede vergelijkbaar project worstelt, het bouwcomplex op het Roeterseiland. Ook dat gaat nog zes jaar duren. Dat heeft er wel toe geleid dat het stadsdeel Centrum er bij de BAM op aandringt om de dagelijkse herrie te beperken.

8. Verkeersveiligheid en leefbaarheid/stand van zaken Bloeiende Stationsomgevingen

Mevrouw Dejong deelt mee dat in overleg met het stadsdeel besloten is om de ventweg niet open te stellen voor autoverkeer, omdat daarvoor geen draagvlak is in de Weteringbuurt. De situatie blijft dus ongewijzigd.

De heer Doeswijk is tevreden over de fietsenrekken die verplaatst zijn. Er hangt er echter nog een aan de brug. Hij vraagt of die ook verplaatst kan worden, omdat het goed werkt en het trottoir daardoor netter blijft. De heer Lammers neemt het verzoek mee.

De heer Doeswijk wil bloemen schilderen op de trottoirtegels.

De heer Lammers heeft twijfels. Bovendien blijft het niet mooi, als er mensen overheen lopen en glad materiaal zou zelfs gevaarlijk kunnen zijn.

De heer Monasso vindt dat initiatieven uit de buurt welwillend bekeken moeten worden.

De heer De Weerd deelt mee dat de Bloeiende Stationsomgeving helaas niet loopt. Daarom heeft hij een aangepaste leefbaarheidsmaatregel bedacht, Bloeiende Metrostations. Dat is een maand geleden in de commissie Verkeer besproken. Er zijn wat voornemens en er zijn wat bedragen beschikbaar om iets met ondernemers te doen.

Bloeiende Metrostations kan niet wegens gebrek aan medewerking van de rest van de gemeente met het stadsdeel Centrum voorop. Daarom wil spreker proberen om hier ongeveer hetzelfde te doen als in de Damstraat en de Oude Hoogstraat. Hij is dan ook van plan om dit binnenkort bij het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum uit te leggen in de verwachting dat daarop net zo positief wordt gereageerd.

Het stadsdeel Centrum krijgt in 2012 achttien uur extra capaciteit per week. De vraag is wat daarmee precies gaat gebeuren en of die tijd alleen bestemd is voor het Rokin en de Vijzelgracht. Ten tweede wil spreker weten wat de buurt kan verwachten voor die achttien uur

De heer Lammers antwoordt dat dit is voortgekomen uit het handhavingsprobleem op het Rokin met parkeren, vuilnis en terrassen. Op de Vijzelgracht zijn vooral problemen met de laad- en loshavens. Vorig jaar was hier ook een handhaver aan het werk. Nu is echter een andere ingehuurd die voor minder geld meer werk verzet. De achttien uur geldt voor beide stations.

De heer Lammers antwoordt dat er vorig jaar ook een handhaver aan het werk was. Het zijn dus geen extra uren. Hij verwacht echter wel meer resultaat van deze Buitengewone Opsporingsambtenaar (BOA) die alles kan doen. Spreker is ervan overtuigd dat dit de leefbaarheid zal bevorderen.

De heer De Weerd vindt het belachelijk dat de Noord/Zuidlijn zou moeten betalen voor taken die uitgevoerd moeten worden door het stadsdeel Centrum.

De heer Lammers antwoordt dat normale handhaving niet voldoende is voor een omgeving met zoveel bouwprojecten.

Mevrouw Dejong voegt eraan toe dat het stadsdeel daarvoor niet voldoende capaciteit heeft en dat de Noord/Zuidlijn daarom aangeboden heeft om de kosten te betalen.

De heer Lammers legt uit dat de handhaver ook hier op de Vijzelgracht opereert. Hij let vooral op de laad- en loshavens, maar ook op zaken als fietswrakken.

Mevrouw Blok merkt op dat er altijd vuilnis op verkeerde dagen buitengezet wordt.

De heer Lammers denkt dat niet iedereen op de hoogte is van de veranderde ophaaltijden.

Mevrouw Romme maakt ernstig bezwaar tegen de manier, waarop slechts één keer per jaar fietswrakken weggehaald worden. Er wordt een sticker op de wrakken geplakt, maar die worden niet weggehaald en de stickers worden er weer afgehaald.

De heer Lammers antwoordt dat dat de normale procedure is. Hier wordt nu extra gehandhaafd, omdat er ook al overlast is van de bouwput. Er zijn al burgers die aanbieden om te helpen met het stickeren van fietsen. Er zal een proef gedaan worden om te kijken of dat zinvol is.

9. Bezuiniging omgevingsmanagement

Mevrouw Witten deelt mee dat haar collega Hugo van de Wijgert (projectbegeleider Rokin en het Scheldeplein) per 1 april 2012 afscheid genomen heeft. Verwachting is dat het huidige Team Diepe Stations het werk aankan. Projectbegeleider zijn is geen solofunctie: er is in de loop der tijd al veel veranderd binnen het team en ook in de relatie met de omgeving. Bovendien zijn er van de 45 medewerkers nog 44 over. Zij vraagt aan de bewoners om te laten weten, wanneer het team gaten laat vallen.

De heer Monasso was bang dat er bezuinigd werd als gevolg van de financiële crisis. Mevrouw Witten antwoordt dat dat niet het geval is. Zij wijst erop dat het Noord/Zuidlijn-project eindig is en het kan dat functies langzamerhand overbodig worden. Zij benadrukt dat de bewoners het moeten aangeven als het team gaten laat vallen.

De heer Monasso antwoordt dat dat niet de reden van zijn vraag was. Hij is tevreden over het omgevingsmanagement, maar hij vindt ook dat het niet minder zou mogen worden.

Mevrouw Witten werkt vier dagen in de week. Zij gaat het Rokin er nu bij doen, maar zij deed al dingen voor het Rokin, ook al was dat voor de bewoners op de Vijzelgracht niet zichtbaar.

Mevrouw Blok vraagt hoe de Noord/Zuidlijn de komende periode ziet, als er allerlei verschillende aannemers aan het werk gaan.

Mevrouw Witten antwoordt dat in de afbouwfase de omgevingscommunicatie met de buurt via de Noord/Zuidlijn zal blijven lopen. De Noord/Zuidlijn behoudt de regie om te voorkomen dat de goede relatie met de bewoners verloren gaat.

Mevrouw Blok vindt één aanspreekpunt heel belangrijk.

10. Rondvraag

Mevrouw Thijssen vraagt of de nabijgelegen winkel Good Food gesloten is.

Mevrouw Witten antwoordt dat deze winkel op maandag altijd gesloten is.

De heer De Wilde woont op de Lijnbaansgracht tegenover de kerk en heeft 's nachts last van het geluid van de afzuiginstallatie.

Mevrouw Witten zal dit uitzoeken.

Mevrouw Blok vindt de situatie in de Vijzelstraat de afgelopen tijd erg gevaarlijk.

De heer Van Dijk heeft dat al besproken met de gebiedsbeheerder. De situatie is nu aanzienlijk beter, maar dat neemt niet weg dat de gasleiding van Liander nu eenmaal aangepast moet worden.

De heer Lammers voegt eraan toe dat er wel goede afspraken zijn gemaakt, maar dat er niet voldoende capaciteit is om daar dagelijks te handhaven.

Hij stelt voor om de volgende BCU Vijzelgracht te houden op 21 mei 2012 om 17.00 uur en in die vergadering een aantal volgende data te plannen. Hij sluit de vergadering om 19.00 uur.

Actielijst 21 mei 2012

133-1	Uitzoeken of de piep op de kraan uitgezet mag worden volgens de veiligheidsregels of dat deze wellicht vervangen kan worden door een man met een vlag.	Paleari
133-6	Contactpersoon Wetering Duurzaam	Dejong
134-1	Consequenties onderscheid constructieve en cosmetische schade agenderen	Witten
134-2	Uitzoeken of het grote reclamebord van Max Bögl aan de Lijnbaansgracht vervangen kan worden door een kleiner bord	Paleari
134-3	Stand van zaken aanleg diepriool in de Vijzelgracht agenderen voor 21 mei 2012	Witten
134-4	Geluidsoverlast afzuiginstallatie nabij Lijnbaansgracht	Witten
134-5	Vergaderdata plannen	Voorzitter

VEEL GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BBB	BergBezinkBassin: een ondergrondse bak waar een teveel aan rioolwater tijdelijk wordt opgevangen
BCU	BegeleidingsCommissie 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.