



Notitie

Aan Commissie Verkeer en Vervoer
Van Hoite Detmar /Boukje Witten
Doorkiesnummer -
Faxnummer -
E-mail -

Kopie aan

Datum 2 maart 2012

Onderwerp **Uitkomsten onderzoek leefbaarheidsmaatregelen Dienst Noord/Zuidlijn**

Inleiding

In deze notitie wordt verslag gedaan van het kwalitatieve onderzoek naar de ervaringen en het gebruik van het huidige leefbaarheidspakket van de Dienst Noord/Zuidlijn (DNZL). Tevens worden voorstellen gedaan voor aanpassing van het pakket.

De Noord/Zuidlijn stelt in haar omgevingscommunicatie- en leefbaarheidbeleid de directe omgeving van de bouwputten centraal. Centraal staat het zoveel mogelijk voorkomen van overlast. De meest optimale maatregel is die maatregel die we bij de bron nemen. Waar dat niet mogelijk of niet afdoende is, zetten we compenserende maatregelen in of doen we een beroep op schaderegelingen.

Het huidige pakket omvat:

- op het individu gerichte maatwerk maatregelen zoals dubbel glas, tijdelijke woon/werkruimte, hotelovernachtingen, sv-urgentie, en verhuiskostenvergoeding.
- meer collectieve maatregelen zoals aankleding van de bouwplaats, reinigungsacties, ramen wassen, sponsoring van buurtactiviteiten, feestverlichting, bloembakken.
- de maandelijkse bijdrage vanuit de vergoedingsregeling voor bewoners door het Schadebureau.

In deze notitie wordt eerst het onderzoek beschreven. Vervolgens wordt een vooruitblik gegeven op de werkzaamheden tot de geplande indienststelling van de Noord Zuidlijn in 2017. In relatie tot de nog komende werkzaamheden worden vervolgens de maatregelen geëvalueerd en voorstellen voor aanpassing gedaan. Daarna komen de financiële aspecten en de communicatie aan bod. Tot slot worden kort de nog te nemen stappen beschreven.

De analyse zoals hieronder weergegeven is een aanzet voor een nieuw te maken leefbaarheidbeleid.

Onderzoek

Aanleiding voor dit onderzoek is de nieuwe fase van drie diepe stations. Voor alle drie de stations is het casco opgeleverd. Voor DNZL reden om weer na te gaan of de bronmaatregelen of anderszins hinderbeperkende maatregelen kunnen worden bijgesteld. Daarnaast bereidt DNZL zich langzaam voor op de komst van de zogenaamde 'afbouwaannemer'. Daarbij wordt gekeken wat de huidige status is (ook in relatie tot de huidige ruwbouw die de komende 2 tot 3 jaar wordt afgerond), op welke elementen dit pakket zou kunnen worden aangepast en wat dat kost.

Samenvattend komt het onderzoek erop neer dat het huidige pakket is getoetst aan de voortgang/planning van de diepe stations en de andere bouwlocaties. Daarnaast is het de beleving van het pakket aan een groot aantal mensen uit de omgeving van het project (de doelgroep, het betreft zowel de bekende georganiseerde vertegenwoordiging als minder prominent zichtbare omwonenden) voorgelegd. Een en ander met als doel het beleid zo nodig te toetsen, dan wel aan te passen.

Voor dit onderzoek zijn twee onderzoeksmethoden gebruikt.

Interviews

Eind 2011 en begin 2012 zijn ongeveer dertig gesprekken gevoerd met bekende en onbekende gezichten van de Dienst Noord/Zuidlijn. Er is gevraagd of men het leefbaarheidsbeleid kent en hoe het ervaren wordt. De meeste geïnterviewden wisten niet spontaan de maatregelen te noemen. Na een toelichting werden de maatregelen in meer of mindere mate herkend als afkomstig van de Dienst Noord/Zuidlijn en kon men aangeven of het gewaardeerd wordt en waar meer aandacht naartoe zou moeten gaan.

Vragenlijst

Op zaterdag 19 november 2011 is een 'mini - open dag' georganiseerd in het station Vijzelgracht. Aanleiding was de oplevering van de onderste vloer in station en het stoppen van de verhoogde luchtdruk. Deze mijlpaal wilde DNZL graag laten zien aan omwonenden en ondernemers op de Vijzelgracht en omgeving.

Deze groep is op verschillende manieren uitgenodigd:

- bewonersbrief, verspreid op woensdag 9 november
- BCU leden zijn uitgenodigd tijdens de BCU vergadering van maandag 7 november
- via de mail: 1. de vaste groep mailadressen, 2. de BCU leden, 3. de mailadressen van de groep mensen die de informatiebijeenkomst op dinsdag 17 mei hebben bezocht (voorafgaand aan de overdrukfase)
- via Facebook station Vijzelgracht, verschillende malen.

Deze open dag is door ongeveer 200 personen bezocht. Tijdens deze 'mini - open dag' is de bezoekers een korte vragenlijst voorgelegd over de ervaringen en meningen over het project Noord/Zuidlijn, over hoe er gebouwd wordt en hoe de buurt daarover geïnformeerd wordt. Ook is gevraagd naar suggesties. De uitkomsten staan in de bijlage.

Het leefbaarheidbeleid bestaat uit een aantal basiselementen:

- Interne en externe (organisatie- en communicatie)structuur
- Bronmaatregelen bij de bouw(plaatsinrichting)
- Compenserende maatregelen
- Regelingen vanuit het Schadebureau

Alle vier de basiselementen zijn in de gesprekken op tafel gelegd. De geïnterviewden hadden in meer of mindere mate aanvullingen die een grote groep treffen, dan wel meer persoonlijk van aard zijn. Deze persoonlijke verzoeken worden buiten deze analyse gehouden, maar vanzelfsprekend wel opgepakt.

Vooruitblik werkzaamheden Noord/Zuidlijn tot indienststelling

De bouw van de diepe stations vordert. Toch zal er nog veel beton de bouwput in vloeien voor de bouw van voorzetwanden, tussenvloeren, toegangen en technische ruimtes. Voor de stations betekent dat globaal het volgende:

Rokin

2012-2013

- Betonstorts van de vijf parkeerdekken en voorzetwanden
- Verwijderen horizontale stempels
- Plaatsen verticale stempels en ondersteuning dekken van de parkeerdekken.
- Aankomst en ontvangst van vier tunnelboormachines.

2014/2015

Afronden ruwbouw werkzaamheden en bouwen in- en uitgangen van de parkeergarage. Er wordt nog onderzocht op welke manier. Er is namelijk weinig ruimte om te bouwen vanwege het tramspoor dat er naast ligt. Al de opties hebben een flinke impact op de (verkeerssituatie in de) omgeving

Vijzelgracht

2012-2013

- Aanvoer en afvoer van onderdelen t.b.v. tunnelboormachine Molly en Victoria
- Betonstorts van voorzetwanden, ongeveer 80 storts tussen maart 2012 en juni 2013: gemiddeld één per week.

2013-2014

- Betonstorts van wanden en andere technische ruimtes

Ceintuurbaan

2012

- Maken van toegangen zuid en noord/maaiveld
- Betonstorts van de voorzetwanden en andere ruimtes/vloeren
- Aanvoer en afvoer van onderdelen t.b.v. tunnelboormachine Victoria

2013-2014

- Betonstorts van de voorzetwanden en andere ruimtes/vloeren

Rokin, Vijzelgracht, Ceintuurbaan:
2015-2017

- Afbouw van het station (denk aan: roltrappen, inrichting verdeelhallen en perrons, rails, ...)
- Testrijden

Hoewel dit onderzoek met name is gericht op de diepe stations, is het van belang om te kijken naar alle bouwlocaties. Op de volgende locaties wordt gewerkt: Buikslotermeerplein, Johan van Hasseltweg, Sixhaven, Voorplein CS, Rokin, Vijzelgracht, Ceintuurbaan, Scheldeplein en Zuid, plus de locaties van de mitigerende maatregelen.. Op twee locaties (buiten de drie diepe stations) wordt verwacht dat er in ieder geval de komende jaren maatregelen vanuit het leefbaarheidspakket ingezet moeten worden: de Sixhaven in verband met de bouw van het logistiek centrum van VIA NZL (de afbouwaannemer) en de Eerste Jacob van Campenstraat in verband met de bouw van de nooduitgang.

Tot slot is enige voorzichtigheid geboden in de planning omdat de aanpak van VIA NZL nog kan wijzigen o.a. op basis van verschuivingen in de onderbouwfase.

Evaluatie van de maatregelen en voorgenomen aanpassingen

In een aantal gevallen heeft 'de omgeving' gevraagd om een ruimhartiger inzet vanuit het leefbaarheidspakket. Dit is ingegeven vanuit de langere periode dat er nog gebouwd wordt ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Bij de diepe stations is er al tien jaar sprake van een bouwterrein met een vooruitzicht op nog een aantal jaren. Dit feit op zich is, los van de daadwerkelijke bouwoverlast, reden om het leefbaarheidsbeleid weer tegen het licht te houden.

De gesprekken met diverse mensen hebben hier meer duidelijkheid over gegeven en het voorstel is dan ook om het pakket op een aantal elementen aan te passen.

Interne – en externe structuur

De huidige structuur met een contactpersoon op het station en in enkele gevallen een vaste contactpersoon vanuit de omgeving wordt gewaardeerd. De overlegstructuur kan op alle stations aangepast worden. In de alinea 'communicatie' meer hierover.

Bronmaatregelen bij de bouw(plaatsinrichting)

De werkzaamheden op de diepe stations bestaan komend jaar voornamelijk uit betonstort. De werktijden van de aannemer zijn van 7 tot 19 uur. In deze uren kan er overlast zijn op maaiveld door transporten, gebruik van portaalkraan of betonwagens. Na 19 uur mag er doorgewerkt worden mits deze werkzaamheden géén overlast veroorzaken voor de omgeving (in de praktijk is dat onderdaks).

Uit ervaring blijkt dat de kans dat een betonstort uitloopt aanwezig is. Een betonstort moet echter altijd afgemaakt worden om technische redenen. Om de kans op uitloop zo klein mogelijk te maken, treffen we in het werkproces de volgende preventieve maatregelen:

- Keuze stortgrootte
Voor het storten van wanden wordt de duur van de stort bepaald door de hoogte van het te storten wanddeel en niet door de aanvoersnelheid van het beton. Onder meer de toegestane werktijden zijn daarom uitgangspunt geweest bij het dimensioneren van de wanddelen.

- Check van beton bij centrale
Het komt voor dat de betonspecie op het moment van aankomst op het bouwterrein niet geschikt is. Dat betekent dat de wagen weer terug kan naar de centrale. Gevolg is vaak dat er dan uitloop is van de werkzaamheden. Genomen maatregel is dat er bij de bron (de betoncentrale) metingen zijn om te bepalen of de betonspecie voldoende is. Pas daarna wordt de wagen vrijgegeven voor transport naar één van de bouwputten. Hiermee wordt het aantal vrachten dat teruggestuurd wordt, en de daarmee samenhangende vertraging, geminimaliseerd.

Verder worden de volgende hinderbeperkende maatregelen genomen om de geluidsoverlast op straatniveau zo klein mogelijk te laten zijn:

- Geluidsschermen
Op het Rokin wordt gewerkt met geluidsschermen. Deze schermen staan tussen de betonpomp en de bebouwing, aan beide zijden. Op deze manier wordt geprobeerd de geluidsoverlast van de stort zoveel mogelijk te beperken. Deze schermen worden vanaf 2012 ook de Vijzelgracht toegepast. In verband met de beperkte grootte van het bouwterrein op de Ceintuurbaan is het niet mogelijk deze schermen op dit bouwterrein in te zetten.
- Back-up scenario
Als back-up scenario wordt gedacht aan het inzetten van ander materieel (betonpompen). De geluidsreductie en de kostenconsequenties daarvan zijn nog niet bekend en worden verder onderzocht.

In geval van uitloop van werkzaamheden is de communicatielijn met de omgeving per station verschillend. De projectbegeleiders zijn hiervan op de hoogte en hanteren hun eigen procedure bij het informeren van de omgeving.

Compenserende maatregelen

De meeste geïnterviewden zijn niet op de hoogte van de maatregelen die de Dienst Noord/Zuidlijn neemt. Na uitleg worden de maatregelen wel herkend. De meeste mensen waarderen de maatregelen, maar *'een beetje minder kan ook best'*. Daar staan anderen tegenover die, zoals eerder gemeld, alleen al het feit dat er al tien jaar een bouwterrein ligt voldoende reden vinden om *'een tandje bij te zetten'*. De meeste suggesties gaan over het leefbaar houden van de omgeving en daar op in te zetten.

De collectieve maatregelen en dan vooral de maatregelen die bijdragen aan een mooiere en veiligere leefomgeving worden dus gewaardeerd. Denk dan aan: de bloembakken, ramen lappen, aandacht voor de bouwhekken, schoonmaken. De ondernemers zetten in op extra aandacht in de vorm van reclameborden en ondersteuning in reclame en promotie.

Het voorstel is om komende jaren te focussen op het leefbaar houden van de omgeving het ondersteunen van de ondernemer en hindercompensatie. Hiervoor worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- **Ramen lappen**

Het ramen lappen wordt gewaardeerd. Voorstel is dit voort te zetten, en de frequentie te verhogen van 1 x in de 3 maanden naar 1 x in de 2 maanden.

- **Aankleding bouwhekken en aandacht voor meer groen (bloembakken)**

De bouwhekken vindt men over het algemeen erg lelijk en slordig. Ook is er behoefte aan meer groen. Voor de aankleding van de kooi op de Weteringschans is in 2010 een 'matje' met klimop gezet. Dit wordt door de omgeving gewaardeerd. Voorstel is samen met de omgeving uit te zoeken op welke manier de hekken van de stations 'groener' kunnen worden gemaakt, dan wel de omgeving meer kunnen aankleden met groen.

Ook de bouwhekken op het Rokin vindt men lelijk (letterlijk: "het lijkt of we gebukt gaan onder de NZL"). Wellicht kan hier in combinatie met Rokin *archeologiestation* in samenwerking met Amsterdam Museum en/of Archeologische Dienst een voorstel worden gedaan voor nieuwe bouwhekken. Of: Rokin 'toen-nu-toekomst'.

- **Veiligheid en schoonmaak**

De verkeersveiligheid – met name op de Vijzelgracht – is een punt van aandacht. Een jaar geleden heeft het stadsdeel daar snelheidsremmende barrières neergezet, maar nog altijd wordt de verkeerssituatie als onveilig ervaren. Op deze plek moet extra gehandhaafd worden of aanvullende maatregelen ingezet worden.

Voor het schoonhouden van de buurten moeten bindende afspraken worden gemaakt met het Stadsdeel. Zowel aan de kopse kanten van station Rokin als de tussendoorgang op het bouwerrein op de Vijzelgracht zijn een vrijplaats voor rotzooi. Voor 2012 is daarom 18 uur extra per week met het Stadsdeel Centrum afgesproken voor het verwijderen van huisvuil, weesfietsen en fietswrakken, en handhaving m.b.t. illegaal parkeren (steekproefsgewijs ook 's avonds en in het weekend).

Voor het behouden en creëren van een goed ondernemersklimaat stelt DNZL de volgende maatregelen voor:

- **Ondernemerscampagne**

In het voorjaar van 2012 gaat DNZL de ondernemerscampagne zoals vorig jaar uitgerold op het Scheldeplein (ten tijde van bypass rioolleiding) opnieuw inzetten voor de ondernemers langs de diepe stations.

- **Maatregelen per ondernemer**

Voorstel is per station een bedrag te reserveren om maatregelen te nemen die een ondernemer kunnen helpen, nu en in de toekomst. Idee is dat de projectbegeleider actief kleine bedrijven benadert om te kijken of ze hulp nodig hebben om zich klaar te maken voor de periode dat de Noord/Zuidlijn rijdt. Wanneer dan ook bijvoorbeeld enkele experts van Economische Zaken of de Kamer van Koophandel of een andere deskundige partij op kosten van de gemeente een voor de ondernemer gratis "bedrijfsadvies op maat" kunnen geven, evenals kunnen adviseren over het traject dat zij (binnengemeentelijk) moeten doorlopen, dan zijn vooral de kleinere ondernemers duidelijk geholpen.

Het overzicht van de werkzaamheden rondom de diepe stations geeft aan dat de betonstorts komende jaren dominant zullen zijn. Zoals eerder gezegd: uitloop van werkzaamheden is mogelijk. Voor het compenseren van de hinder die op dat moment optreedt, stelt DNZL de volgende maatregelen voor:

- **24-uurs vergoeding**

In het verleden is – bij verwachte uitloop – extra compensatie ingezet van €35 per persoon per betreffende avond. Voorstel is dit structureel aan te passen en te verwerken in een verhoging van de tegemoetkomingsregeling van €116 naar €186 (maximale bedrag uit de verordening). Randvoorwaarden bij dit voorstel zijn:

1. Dit geldt alleen voor de bewoners die nu ook een vergoeding ontvangen en die aan één van de diepe stations wonen.
2. Van deze verhoging is alleen sprake als het werk 2 of meer keer per maand uitloopt, na 19 uur. In het geval van een betonstort gaat het om het daadwerkelijk betonstorten dan wel het schoonmaken van de betonpomp. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat het gaat om het tenminste 2 keer in een maand gebruik maken van de WTO ontheffing. DNZL streeft ernaar om overlast na 19.00 uur te voorkomen en door de koppeling aan de ontheffing wordt ook duidelijk dat deze situaties met extra overlast voor de omgeving beperkt moeten blijven

Voor andersoortige werkzaamheden (bijvoorbeeld voor de Eerste Jacob van Campenstraat) gaat de vergoeding in geval van 24 uren werk ook naar €186). Overigens wordt de vergoedingsregeling uitgevoerd door het Schadebureau.

Regelingen vanuit het Schadebureau

Bestaande regelingen blijven gehandhaafd en/of zijn onlangs aangepast. Inmiddels is de verordening aangepast en kunnen ook bedrijven die zich na de start van de aanleg gevestigd hebben in aanmerking komen voor nadeelcompensatie.

Daarnaast is het Schadebureau in gesprek met diverse huiseigenaren die mogelijk gecompenseerd worden bij de waardedaling bij de verkoop van hun huis.

Financiën

Begroting Fonds Leefbaarheid

Naast het individuele maatwerk dat per locatie en per bouwfase (denk aan cascoherstel, dubbel glas, verhuizen, tijdelijke werkruimte) verschilt, wordt aan collectieve hinderperkende maatregelen per stationslocatie €100.000 à €150.000 per jaar (2010, 2011) per locatie uitgegeven. De tegemoetkomingsregeling kost in totaal circa €600.000 per jaar en wordt uitgekeerd door het Schadebureau.

Voor de diverse locaties zien we een sterk verschillende besteding, hetgeen de noodzaak van maatwerk per locatie illustreert.

- Bij het Centraal Station wordt het grootste gedeelte van het geld uitgegeven aan de bouwhekken op het Voorplein.
- Bij het Rokin ligt de nadruk op het Uitkijkpunt en de extra bezoekers die daardoor naar het Rokin worden getrokken.
- Voor de Vijzelgracht geldt een focus op de overlegstructuur met bijdragen aan het straatmanagement en de Stichting Gijzelgracht.

- In de Pijp gaat, conform een oude afspraak met het stadsdeel, een groot deel van de leefbaarheidsgelden naar het compenseren van parkeerplaatsen die ten gevolge van de werkzaamheden op maaiveld (tijdelijk) niet beschikbaar zijn.
- Bij alle locaties worden activiteiten voor de omgeving alsmede publiekstrekende zaken georganiseerd bij mijlpalen, evenementen gesponsord, feestverlichting betaald, bloembakken geplaatst, etc.

Daarnaast ontvangen de stadsdelen Centrum en Zuid ten behoeve van het omgevingsmanagement Noord/Zuidlijn ieder een bijdrage van circa € 175.000 op jaarbasis.

Besparingen

De persoonsgebonden maatregelen zoals verhuizen, dubbel glas of een tijdelijk werkplek blijven weliswaar onderdeel van het leefbaarheidspakket, maar zullen komende jaren naar verwachting steeds minder nodig zijn. Met stadsdeel Zuid zal worden overlegd over de afbouw van de regeling voor vervangende parkeerplaatsen

Kosten

De kosten van de voorgestelde aanpassingen worden als volgt geraamd:

Bouwhekken	€ 50.000 per bouwlocatie
Hulp ondernemers	€ 100.000
Uitbreiding ramen lappen	€ 20.000

De lopende tegemoetkomingregeling is uiteraard afhankelijk van het aantal keren dat het werk uitloopt. Wanneer dat in een derde van de gevallen gebeurt, gaat het om € 100.000 per jaar. Deze kosten worden verwerkt in de begroting van het Schadebureau.

Communicatie

In overleg met de georganiseerde bewonersverenigingen, ondernemersverenigingen en belangenbehartigers uit de omgeving van de stations wordt per station (maar misschien ook wel stationsoverstijgend i.v.m. dezelfde problematiek) gezocht naar een nieuwe overlegstructuur. Aan hen is ook gevraagd met concrete voorstellen te komen. Deze nieuw te formuleren overlegstructuur past ook binnen de ontwikkelingen en het overleg rondom de Bloeiende Stationsomgevingen en de Rode Loper. Dit geheel geeft aanleiding om samen met de stadsdelen te kijken naar een nieuwe opzet. Dit zal per stationslocatie maatwerk zijn.

Met de komst van de projectbegeleiders en uitvoeringskantoren dicht op het werk is de communicatie met individuele bewoners steeds meer maatwerk geworden dat zich slecht laat organiseren in een structureel en regulier overleg. Men weet de beleiders/organisatie wel te vinden en er is dan ook veelvuldig 'face-to-face' contact.

Overigens gaat het aangaan van gesprekken met nieuwe gezichten door. Het is de wens van DNZL om in gesprek te zijn met een brede groep mensen en zich niet te beperken tot de vaste kanalen.

Samenvatting en vervolgstappen evaluatie leefbaarheidsbeleid

Kort samengevat: de maatregelen aan de bron zijn het meest effectief. Met de check bij de betoncentrale, het gebruik van geluidsschermen en nieuwe pompen wordt de overlast in de omgeving verminderd. Komende jaren richt DNZL zich met name op het verbeteren van de leefbaarheid in de stationsomgevingen. Hiervoor is een aantal suggesties gedaan. Het leefbaarheidspakket blijft grotendeels ongewijzigd.

De volgende intensiveringaanpassingen in het leefbaarheidsbeleid worden voorgesteld:

1. nieuwe opfrisronde (al dan niet met groen) van de bouwhekken
2. verhogen frequentie ramen lappen van 4 naar 6 keer per jaar
3. extra aandacht reiniging en verkeersveiligheid in stationsomgevingen
4. ondernemerscampagne om extra winkelend publiek te trekken
5. desgevraagd bedrijfsadvies/bedrijfsplan voor kleine ondernemers over de periode tot en met rijdende metro (horizon 2020)
6. In maanden waarin 2 keer of vaker van de werktijdonthefing gebruik wordt gemaakt, wordt de vergoeding voor de direct omwonenden die nu van €116 per maand ontvangen, verhoogd naar €186.

De individuele maatregelen blijven wel beschikbaar, maar worden naar verwachting minder ingezet. De compensatie van parkeerplaatsen Zuid wordt in overleg met het stadsdeel beëindigd. De losse vergoeding voor geplande uitloop werkzaamheden wordt vervangen door de verhoogde uitkering van het Schadebureau.

Deze maatregelen kosten de komende paar jaar (2012 – 2014) in totaal naar verwachting €500.000 tot €600.000. Aan besparingen wordt een bedrag van circa €300.000 geraamd. Het saldo kan worden gedekt vanuit het Onvoorzien van de post Omgeving.

Een concept van bovenstaande is toegelicht in de BCU Vijzelgracht. Daar werd de rode draad gesteund. Wel kwam van de voorzitter van de Stichting Gijzelgracht het verzoek de maandelijkse vergoeding structureel op €186 te brengen omdat ook de werkzaamheden die 's avonds zonder extra hinder plaatsvinden overdag veel overlast veroorzaken. Het voorstel is verder besproken met de heer Grinwis van het Projectcommissariaat. Hij en de PC kunnen zich vinden in de voorstellen.

De maatregelen voor de komende jaren zullen worden besproken met (vertegenwoordigers van) de omgeving (denk aan: Stichting Gijzelgracht, bewonersvereniging Ferdinand Bol, de VOR) van de diepe stations.

BIJLAGE 1

Uitkomsten enquête Vijzelgracht

Afgenomen op zaterdag 19 november 2011 bij bezoekers aan de onderste vloer van het station Vijzelgracht

Context

Half november is het laatste vloerdeel van de onderste vloer in station Vijzelgracht gestort. De overdruk is er kort daarna afgegaan. Het casco van dit station is daarmee opgeleverd.

Deze mijlpaal willen we graag zien aan omwonenden en ondernemers op de Vijzelgracht en daaromheen.

Zij zijn daarom uitgenodigd om op zaterdag 19 november tussen 10 en 15 te komen kijken en samen af te dalen naar de onderste vloer.

Deze groep is op verschillende manieren uitgenodigd:

- bewonersbrief, verspreid op woensdag 9 november
- BCU leden zijn uitgenodigd tijdens de BCU vergadering van maandag 7 november
- via de mail: 1. de vaste groep mailadressen, 2. de BCU leden, 3. de mailadressen van de groep mensen die onze informatiebijeenkomst op dinsdag 17 mei hebben bezocht (voorafgaand aan de overdrukfase)
- via facebook station vijzelgracht, verschillende malen.

We hebben deze dag zo'n 200 bezoekers gehad.

Enquête

Tijdens deze 'open' dag hebben we een korte vragenlijst afgenomen. Aanleiding is dat wij benieuwd zijn naar ervaringen en meningen over ons project, over hoe we bouwen en hoe we de buurt daarover informeren. Hieronder de vragen die in de enquête gesteld zijn. Ook hebben we naw-gegevens gevraagd.

Vragen

Leeftijd:

Ik ben:

- Bewoner
- Bewoner/ondernemer
- Ondernemer

Woonachtig aan:

- Aan de Vijzelgracht,
- In een zijstraat dichtbij de Vijzelgracht
- Elders

Afgelopen half jaar is de onderste vloer gestort. Dat betekende dat er allereerst veel grond uit de put gehaald is dat afgevoerd werd met vrachtwagens. Vervolgens is beton de bouwput ingepompt via betonwagens die op straatniveau opgesteld stonden.

In welke mate heeft u overlast ondervonden van deze werkzaamheden?

(kruis aan wat van toepassing is)

- Heel veel
- Veel
- Neutraal
- Weinig
- Heel weinig

Toelichting:

Hoe is de informatievoorziening over de bouw geweest afgelopen half jaar? (*kruis aan wat van toepassing is*)

- Heel goed
- Goed
- Neutraal
- Slecht
- Heel slecht

Hoe zou u graag geïnformeerd willen worden? Wat kan er beter?

Toelichting:

In

(*kruis aan wat van toepassing is*)

- Er is heel veel rekening gehouden met mijn belangen
- Er is rekening gehouden met mijn belangen
- Neutraal.
- Er is weinig rekening gehouden met mijn belangen
- Er is helemaal geen rekening gehouden met mijn belangen

Heeft u ideeën hoe wij beter met uw belangen rekening kunnen houden?

Toelichting:

Tot slot, ruimte voor uw hartenkreet. Wat wilt u ons heel graag nog vertellen?

...

Hieronder volgt een korte analyse van de uitkomsten.

Analyse

Geschat aantal bezoekers tijdens deze dag: ongeveer 200

Aantal enquêtes retour: 75

Daarvan:

1. 7 wonend aan de Vijzelgracht
2. 45 wonend in de buurt (denk aan: weteringschans/plantsoen, Fokke Simonstraat, Lijnbaansgracht, Nieuwe Looierstraat, 1/2/3 Weteringdwarsstraat, Prinsengracht)
3. 23 elders wonend

In deze analyse laat ik de derde groep even buiten beschouwing. Hoewel interessante en leuke reacties, zijn deze voor de omgevingsanalyse niet relevant.

Groep 1: wonend aan de Vijzelgracht

De 7 vragenlijsten die we retour hebben gekregen van de Vijzelgracht, zijn afkomstig van bewoners, zowel aan de oostkant als aan de westkant van het bouwterrein.

Ervaring van overlast

Veel: 1
Neutraal: 3

Weinig: 2
Heel weinig: 1

Informatievoorziening

Heel goed: 2
Goed: 3
Neutraal: 2
Slecht: 0
Heel slecht: 0

Rekening gehouden met belangen

Er is heel veel rekening gehouden met mijn belangen: 1
Er is rekening gehouden met mijn belangen: 5
Neutraal: 1
Er is weinig rekening gehouden met mijn belangen: 0
Er is helemaal geen rekening gehouden met mijn belangen: 0

Suggesties communicatie

Informatiebrieven
Kan gemakkelijk alles vinden

Groep 2: wonend en ondernemend in de omgeving van de Vijzelgracht

Van de 45 vragenlijsten die we hebben teruggekregen zijn er:

- 3 ondernemers
- 37 omwonenden
- 5 omwonend en ondernemend

Niet iedereen heeft alle vragen van de lijst ingevuld.
Hieronder de resultaten.

Ervaring van overlast

Heel veel: 1
Veel: 5
Neutraal: 12
Weinig: 12
Heel weinig: 9

Informatievoorziening

Heel goed: 10
Goed: 27
Neutraal: 5
Slecht: 0
Heel slecht: 0

Rekening gehouden met belangen

Er is heel veel rekening gehouden met mijn belangen: 4
Er is rekening gehouden met mijn belangen: 15
Neutraal: 19

Er is weinig rekening gehouden met mijn belangen: 2
Er is helemaal geen rekening gehouden met mijn belangen: 0

Suggesties communicatie

- Informatievoorziening via stadsdeelblad, leesbaar en duidelijk
- Per email
- Digitale nieuwsbrief
- Krantje via post
- Facebook
- De ervaring van het bezoeken van het station, vaker bezoeken in bouwput

Enkele opmerkingen

- Onoverzichtelijke verkeerssituatie
- Rommelige omgeving
- Lekker doorwerken, verlangen naar een opgeruimde en boomrijke Vijzelgracht
- Ga zo door
- Meer informatie over luchtvervuiling en fijnstof
- Gevaarlijke verkeerssituatie, met name *stad-uit*
- Kruispunt Prinsengracht zwaar belast met bouwverkeer
- Ga zo door, haal de mensen erbij
- Leuk is facebook-covering