SCHADECOMMISSIE NOORD/ZUIDLIJN

ADVIES

SCHADEJAAR 2011

inzake de aanvraag om nadeelcompensatie van:
art. 5.1 lid 2 sub e WOO
gevestigd te Amsterdam aan de art. 5.1 lid 2 sub e WOO
(verder te noemen: aanvrager)

nummer Schadecommissie: N000273
Datum: 18 maart 2014

SAMENVATTING ADVIES

Geadviseerd wordt nadeelcompensatie toe te kennen ter hoogte van € 22.839,--, te vermeerderen met wettelijke rente.

1. PROCEDURE

1.1 Besluitvorming en Schaderegeling Noord/Zuidlijn

Bij besluit van 27 november 1996 heeft de gemeenteraad van Amsterdam besloten tot aanleg van de (metrolijn) Noord/Zuidlijn die de binnenstad zal verbinden met het station Zuid/WTC en met Amsterdam-Noord, en daarbij het tracé van de Noord/Zuidlijn definitief vastgesteld. Bij besluit van 2 september 1998, goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 20 april 1999, heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn overeenkomstig dit tracé vastgesteld.

Bij besluit van 12 oktober 2011 is door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld de Verordening nadeelcompensatie Noord/Zuidlijn (hierna te noemen: de Verordening), onder gelijktijdige intrekking van de bij besluit van 20 juli 2000 vastgestelde en bij besluit van 9 mei 2001 gewijzigde Verordening Nadeelcompensatie en Planschade Noord-Zuidlijn (hierna te noemen: de oude Verordening). Door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam (hierna te noemen: het college) is bij besluit van 20 december 2011 bepaald dat de Verordening met terugwerkende kracht in werking treedt per 1 januari 2011. Op basis van artikel 15 van de Verordening is door het college vastgesteld de Regeling nadeelcompensatie Noord/Zuidlijn (hierna te noemen: de Regeling). Op basis van artikel 84 van de Gemeentewet is door het college de (ook onder vigeur van de oude Verordening reeds bestaande) Schadecommissie Noord/Zuidlijn (hierna te noemen: de Schadecommissie) ingesteld en is door het college vastgesteld het Reglement Schadecommissie Noord/Zuidlijn (hierna te noemen: het Reglement).

Met het oog op de uitvoering van (onder meer) de Verordening is door het college het Schadebureau Noord/Zuidlijn (hierna: het Schadebureau) ingesteld. Het Schadebureau heeft de bevoegdheid gekregen om alle verzoeken tot vergoeding van schade, veroorzaakt door de aanleg van de Noord/Zuidlijn (waaronder ook de aanvragen om nadeelcompensatie als bedoeld in de Verordening), in behandeling te nemen. Wanneer een aanvraag strekt tot toekenning van nadeelcompensatie en deze aanvraag aan alle in artikel 11 van de Verordening genoemde vereisten voldoet en niet in aanmerking komt voor weigering op één van de gronden als bedoeld in artikel 3 van de Verordening dan wel afdoening zonder advies als bedoeld in artikel 13 lid 2 sub c van de Verordening, wordt de aanvraag door het Schadebureau voorgelegd aan de Schadecommissie met het verzoek het college van advies te dienen.

1.2 Samenstelling Schadecommissie Noord/Zuidlijn

De Schadecommissie bestaat uit drie deskundigen die niet bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn (anders dan in hun hoedanigheid van lid van de Schadecommissie) betrokken zijn en niet werkzaam zijn onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam. Uit hun midden wordt door het college een voorzitter aangewezen. Bij besluit van 21 juni 2000 zijn de leden en de voorzitter, alsmede hun plaatsvervangers, door de gemeenteraad benoemd onder vigeur van de oude Verordening. Deze benoeming is door het college onder vigeur van de Verordening gecontinueerd. Krachtens deze benoeming zijn de hierna genoemde deskundigen (tevens ondergetekenden) belast met het uitbrengen van het onderhavige advies:

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

1.3 Aanvraag/wijze van behandeling

Met een aanvraag, gedateerd 5 oktober 2012 en door het Schadebureau ontvangen op 6 oktober 2012, heeft aanvrager een krachtens de Verordening in behandeling te nemen aanvraag om nadeelcompensatie ingediend. De Schadecommissie heeft conform artikel 4 van het Reglement aanvrager en de gemeente (Dienst Noord/Zuidlijn en Schadebureau Noord/Zuidlijn) in de gelegenheid gesteld tot het geven van een mondelinge toelichting en het verstrekken van inlichtingen tijdens een hoorzitting van de Schadecommissie op 16 april 2013.

Van deze hoorzitting is conform artikel 4 lid 5 van het Reglement een verslag gemaakt, welk verslag aan partijen is toegezonden en als **bijlage 1** bij dit advies is gevoegd.

De Schadecommissie heeft de situatie ter plaatse opgenomen op 16 april 2013.

De Schadecommissie heeft voorafgaand aan dit advies een conceptadvies toegezonden aan partijen, met het verzoek om eventuele zienswijzen naar aanleiding van het conceptadvies binnen twee weken (eventueel te verlengen met twee weken) na de datum van verzending van het conceptadvies schriftelijk aan de Schadecommissie kenbaar te maken. Voor zover naar aanleiding van dit conceptadvies schriftelijke reacties van partijen zijn ontvangen, wordt daarop in een aan het slot van dit advies opgenomen hoofdstuk ingegaan.

1.4 Stukken

De Schadecommissie heeft bij de voorbereiding van het advies de beschikking gehad over de volgende stukken (vermeld voor zover van belang):

1. de door aanvrager ingediende aanvraag om nadeelcompensatie;
2. het verslag van de hoorzitting van de Schadecommissie op 16 april 2013;
3. jaarrekeningen en andere relevante gegevens met betrekking tot het bedrijf van aanvrager.

1.5 Onderzoekskader

Krachtens artikel 2 lid 1 van de Verordening kent het college de aanvrager, die als gevolg van de aanleg van de Noord/Zuidlijn nadeel ondervindt, nadeelcompensatie toe indien het nadeel uitgaat boven het normaal maatschappelijk risico of het normaal ondernemersrisico, voor zover nodig met verrekening van voordeel als bedoeld in artikel 2 lid 2 van de Verordening en/of vermindering wegens uit andere hoofde verkregen nadeelcompensatie als bedoeld in artikel 2 lid 3 van de Verordening, tenzij zich een van de weigeringsgronden als bedoeld in artikel 3 van de Verordening voordoet.

De Schadecommissie dient krachtens artikel 3 lid 2 van het Reglement een onderzoek in te stellen naar en advies uit te brengen over:

a) de vraag of het nadeel een causaal verband heeft met de aanleg van de Noord/Zuidlijn;
b) de omvang van het nadeel;
c) de vraag of het nadeel redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de aanvrager behoort te blijven, in welk verband tevens wordt onderzocht of de aanvrager het risico van het nadeel actief of passief heeft aanvaard;
d) de vraag of en in hoeverre aanleiding bestaat om een bijdrage in de deskundigenkosten toe te kennen;
e) de vraag of compensatie in het nadeel niet of niet voldoende anderszins is verzekerd;
f) de hoogte van de door het college toe te kennen nadeelcompensatie.

Voorts brengt de Schadecommissie, in de gevallen waarin het college daartoe inschakeling van de Schadecommissie nodig acht, advies uit aan het college omtrent een aanvraag tot verlening van een voorschot als bedoeld in artikel 10 van de Verordening.

2. TOEREKENING

2.1 Causaliteit

2.1.1 Algemeen

Alleen rechtmatig veroorzaakte schade komt krachtens de Verordening voor vergoeding in aanmerking. Dat vloeit voort uit artikel 1 sub d van de Verordening, waarin " het nadeel" wordt gedefinieerd als: de schade als gevolg van de aanleg van de Noord/Zuidlijn, veroorzaakt door rechtmatig overheidshandelen. Een en ander brengt met zich mee, zoals bepaald in artikel 3 lid 1 sub a van de Verordening, dat een aanvraag om nadeelcompensatie door het college wordt geweigerd indien het nadeel het gevolg is van een onrechtmatig besluit of anderszins onrechtmatig handelen of nalaten.

Voor het toekennen van nadeelcompensatie is voorts vereist, dat het nadeel het gevolg is van de aanleg van de Noord/Zuidlijn, waaronder blijkens artikel 1 sub a van de Verordening wordt verstaan: de bouw van de Noord/Zuidlijn en de daarbij behorende werken, evenals de rechtstreeks daarmee in verband staande besluiten of handelingen. Enerzijds betekent dit, dat geen causaal verband aanwezig is indien het nadeel zich ook zonder de aldus gedefinieerde "aanleg" zou hebben voorgedaan. Anderzijds moet het nadeel ook redelijkerwijs kunnen worden toegerekend aan de "aanleg", dat wil zeggen dat het nadeel daarmee niet in een al te ver verwijderd verband mag staan.

2.1.2 Schadeoorzaak en planschade

Onder vigeur van de oude Verordening diende in het causaliteitsonderzoek tevens te worden betrokken de vraag, in hoeverre de schade niet (alleen) aan de in de oude Verordening gedefinieerde "aanleg" maar (ook) als planschade aan de in de oude Verordening bedoelde planologische maatregelen moet worden toegerekend. De bevoegdheid van de Schadecommissie om een onderzoek in te stellen naar het al dan niet bestaan van planschade is echter met de intrekking van de oude Verordening komen te vervallen. De Schadecommissie dient onder vigeur van de huidige Verordening nog slechts te onderzoeken of door toekenning van een planschadevergoeding of een rechtens gefundeerd uitzicht op toekenning daarvan compensatie in het nadeel anderszins is verzekerd. Dit onderzoek zal alleen worden uitgevoerd in de gevallen waarin de gemeente zich op het bestaan van (dit uitzicht op) een planschadevergoeding beroept.

2.1.3 Peildatum causaliteit en schade

Als peildatum voor het ontstaan van schade in de vorm van het de in de Verordening bedoelde nadeel zal in zijn algemeenheid gelden het moment waarop de betrokken aanlegwerkzaamheden c.q. de rechtstreeks daarmee in verband staande besluiten of (feitelijke) handelingen voor het eerst schade hebben kunnen veroorzaken. De Schadecommissie neemt daarbij in beginsel tot uitgangspunt dat besluiten,werkzaamheden en handelingen, daterend van vóór het besluit van de gemeenteraad van 27 november 1996 waarbij het tracé van de Noord/Zuidlijn definitief werd vastgesteld, te ver terug liggen in de tijd om het bestaan van een causaal verband te kunnen aannemen.

2.2 Normaal risico en risicoaanvaarding

De Schadecommissie dient te onderzoeken, in hoeverre sprake is van omstandigheden die het oordeel rechtvaardigen dat de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van de aanvrager behoort te blijven. Deze omstandigheden kunnen onder meer verband houden met een in aanmerking te nemen (mate van) normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico, en voorts met een in aanmerking te nemen (mate van toerekenbaarheid van) specifieke voorzienbaarheid van de schadeoorzaak die het handelen of nalaten van de aanvrager zou kwalificeren als actieve of passieve risicoaanvaarding.

2.2.1 Normaal maatschappelijk risico / normaal ondernemersrisico

Bij de beoordeling van een aanvraag om nadeelcompensatie zal, zoals ook in de Toelichting bij de Verordening tot uitdrukking wordt gebracht, nagegaan moeten worden of sprake is van (a) een abnormale last die uitstijgt boven het normaal maatschappelijk risico en/of het normaal ondernemersrisico (hierna ook tezamen aan te duiden als: het normale risico) en (b) een speciale last die de benadeelde ernstiger treft in vergelijking met anderen. Bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn ligt dit, zo wordt in de Toelichting op de Verordening vastgesteld, anders omdat de aanleg van de Noord/Zuidlijn te beschouwen is als een uitzonderlijk openbaar verkeerswerk, waarvan de uitvoering sedert de aanvang van de werkzaamheden al vele jaren overlast en nadeel heeft veroorzaakt en, gerekend vanaf het werking treden van de Verordening, nog vele jaren overlast en nadeel zal blijven veroorzaken. De overlast is, aldus de Toelichting, langdurig en vaak heel ingrijpend. Daarom is, zo wordt in de artikelsgewijze toelichting op artikel 2 lid 1 overwogen, niet voor twijfel vatbaar dat bij de bedrijven en bewoners langs het tracé van de Noord/Zuidlijn van een abnormale last kan worden gesproken, en is het criterium van de speciale last als onderscheid voor de mate van getroffenheid tussen de benadeelden on-

derling niet bruikbaar. Bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn kan alleen onderscheid gemaakt worden tussen degenen die nadeel ondervinden van de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de overgrote meerderheid van de Amsterdammers die dit nadeel niet ondervinden. Het maken van dit onderscheid kan samenvallen met de beantwoording van de vraag of men al dan niet op zodanige afstand van het tracé van de Noord/Zuidlijn is gevestigd dat een causaal verband tussen eventueel nadeel en de aanleg ontbreekt.

In de onder vigeur van de oude Verordening uitgebrachte adviezen heeft de Schadecommissie zich op het standpunt gesteld dat de aanlegwerkzaamheden ook werkzaamheden kunnen omvatten waarmee iedere burger in stedelijk gebied (waar dan ook in Nederland) op gezette tijden geconfronteerd kan worden (zoals wegenonderhoud en werkzaamheden aan kabels, leidingen en riolering). Specifiek voor de stad Amsterdam geldt voorts nog, dat het werkgebied van de Noord/Zuidlijn grotendeels als een verkeers-dynamisch gebied kan worden gekwalificeerd waarin het risico van infrastructurele werkzaamheden en wijzigingen hoger ligt dan in een rustige woonwijk. Dat bracht naar het oordeel van de Schadecommissie mee, dat bij de schadebepaling rekening moest worden gehouden met een zekere mate van door de verzoeker zelf te dragen normaal maatschappelijk risico. Dit leidde de Schadecommissie tot de conclusie dat een gedeelte ter hoogte van 20% van de toe te kennen nadeelcompensatie als korting voor normaal risico voor eigen rekening van de aanvrager diende te blijven. Bij duurschades (zoals jaarlijks terugkerende schade wegens winstderving) diende naar het oordeel van de Schadecommissie deze korting beperkt te blijven tot een korting van 20 % op de nadeelcompensatie voor een schadeperiode of een reeks van onderbroken schadeperioden met een totale duur van achttien maanden (bij afwikkeling via schadejaren derhalve een korting van 20 % in het eerste schadejaar en een korting van 10 % in het tweede schadejaar). Bij een schadeperiode of een totaal van schadeperioden van langere duur diende naar het oordeel van de Schadecommissie een verdergaand nadeel niet meer voor enig gedeelte tot het normale risico gerekend te worden.

In de meeste adviezen van de Schadecommissie werd deze korting niet toegepast omdat de Schadecommissie het nadeel kwalificeerde als planschade, een onderwerp waarover de Schadecommissie op de voet van de oude Verordening advies mocht uitbrengen. Onder vigeur van de huidige Verordening neemt de Schadecommissie tot uitgangspunt, gelet op de eerder weergegeven overwegingen uit de Toelichting bij de Verordening en de inmiddels reeds verstreken jaren van de overlastperiode, dat bij de beoordeling van de onder vigeur van de huidige Verordening in het jaar 2011 en latere jaren ingediende aanvragen om nadeelcompensatie geen korting wegens normaal risico zal worden toegepast. Voor zover nog aanvragen beoordeeld moeten worden die onder vigeur van de oude Verordening zijn ingediend, zal daarbij het

onder vigeur van de oude Verordening gevormde beleid van de Schadecommissie gehandhaafd worden, en zal alleen een korting wegens normaal risico toegepast worden indien en voor zo ver die korting ook onder vigeur van de oude Verordening toegepast zou zijn.

De Schadecommissie merkt volledigheidshalve op, dat het voorgaande niet van toepassing is in de gevallen waarin het dragen van normaal risico is omgeslagen in risicoaanvaarding als gevolg van specifieke voorzienbaarheid van de aanleg van de Noord/Zuidlijn. In die gevallen geldt hetgeen hierna onder 2.2.2. wordt overwogen.

2.2.2 Voorzienbaarheid / actieve en passieve risicoaanvaarding

De Schadecommissie verwijst naar hetgeen omtrent de voorzienbaarheid van de aard, omvang en duur van de aanlegwerkzaamheden is overwogen in de artikelsgewijze toelichting op artikel 3 lid 1 sub b van de Verordening, grotendeels ontleend aan het door de Schadecommissie en het gemeentebestuur onder vigeur van de oude Verordening ontwikkelde beleid. Dat geldt ook voor hetgeen wordt overwogen omtrent de in artikel 3 lid 2 van de Verordening bedoelde aanvragers die na de voorzienbaarheidsdata (28 november 1996 en 22 juni 2000) langs of in de nabijheid van de Noord/Zuidlijn in een belang hebben geïnvesteerd. Gelet op hetgeen is overwogen in de Toelichting bij de Verordening onder het hoofdje "Toelichting per aanbeveling" (punt 5), zal de Schadecommissie voorts bij de voor deze aanvragers te adviseren nadeelcompensatie reeds hierom geen korting wegens normaal risico toepassen.

3. BASISGEGEVENS AANVRAAG

3.1 Gegevens aanvrager

- naam/rechtspersoon en adres aanvrager: [redacted] Amsterdam;
- naam, vestigingsplaats en ligging van betrokken bedrijfsvestiging: [redacted]

3.2 Inhoud aanvraag

Aanvrager exploiteert een restaurant in de bedrijfsruimte op de parterre van het pand [redacted] te Amsterdam.
Aanvrager voert aan sinds 2011 schade te hebben geleden door de werkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de Noord/Zuidlijn zijn uitgevoerd in de omgeving van de Ferdinand Bolstraat. Als gevolg van deze werkzaamheden is sprake geweest van een verslechterde zichtbaarheid en bereikbaarheid van het bedrijf.
Dit heeft er toe geleid dat de omzet sinds 2011 lager is geweest dan mocht worden verwacht bij wegdenken van de aanlegwerkzaamheden. Naar het oordeel van aanvrager kan deze omzetdaling worden toegeschreven aan de aanlegwerkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in de omgeving van de Ferdinand Bolstraat. Aanvrager stelt schade te hebben geleden in de vorm van een uit de omzetdaling voortvloeiende winstderving.

3.3 Gegevens aanleg Noord/Zuidlijn

Voor de gegevens met betrekking tot de aanlegwerkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in de Ferdinand Bolstraat verwijst de Schadecommissie naar het door de Dienst Metro aan de Schadecommissie overgelegde schema (**bijlage 2**).

4. OVERWEGINGEN SCHADECOMMISSIE

4.1 Schadeoorzaak en voorzienbaarheid

De Schadecommissie is, na onderzoek van de door aanvrager verstrekte (financiële) gegevens en de uitgevoerde aanlegwerkzaamheden in de omgeving van de bedrijfsruimte van aanvrager, tot de slotsom gekomen dat sprake is van in 2011 door de aanleg van de Noord/Zuidlijn veroorzaakt nadeel. De hieraan te grondslag gelegde overwegingen en de berekening van de aan aanvrager toe te kennen nadeelcompensatie zijn opgenomen in het hierna volgende onderdeel van het advies.

Aanvrager exploiteert de onderneming aan de art. 5.1 lid 2 sub e WOO sinds 1oktober 2003. Krachtens artikel 3 lid 2 van de Verordening kan de voorzienbaarheid niet (meer) worden tegengeworpen aan de aanvragers die langs of in de nabijheid van de Noord/Zuidlijn in een belang hebben geïnvesteerd in een jaar als genoemd in de eerste kolom van de bij de Verordening behorende bijlage ("schema voorzienbaarheid") met ingang van het jaar als vermeld in de laatste kolom van deze bijlage. Met in achtneming van dit schema geldt voor aanvrager met betrekking tot de voorzienbaarheid, dat vanaf het jaar 2011 aan aanvrager geen voorzienbaarheid meer kan worden tegengeworpen.

4.2 Schade wegens winstderving

4.2.1 Uitgangspunten schadeberekening

De Schadecommissie baseert de berekening van de winstderving en de deswege toe te kennen nadeelcompensatie op de algemene uitgangspunten als vermeld in artikel 4 van de Verordening, onder verwijzing naar hetgeen is vermeld in de artikelsgewijze toelichting op artikel 4 van de Verordening, en voorts op de hierna genoemde specifieke uitgangspunten:

- In dit advies wordt de in het jaar 2011 geleden schade beoordeeld.
- De schade wordt berekend op basis van de omzetbenadering.
- Ingevolge artikel 4 lid 1 van de Verordening moet de schade worden berekend met inachtneming van een referentieperiode voorafgaande aan de schadeperiode, in beginsel te stellen op vijf jaren. In casu komt deze periode voor het schadejaar 2011 uit op de jaren 2006 tot en met 2010. De schadeveroorzakende werkzaamheden in de omgeving van het restaurant van aanvrager zijn in het jaar 2009 begonnen, zodat de cijfers vanaf het jaar 2009 in dit geval geen bruikbaar referentiemateriaal verschaffen. Daarom wordt

in dit geval voor het schadejaar 2011 de referentieperiode gesteld op drie jaar, te weten de jaren 2006 tot en met 2008.

- Als inflatiecorrectie worden de door het Centraal Bureau voor de Statistiek gepubliceerde consumentenprijsindexcijfers (CPI) voor de gezinsconsumptiereeks van alle werknemersgezinnen (1969 = 100) gehanteerd.
- In de schadeberekening wordt rekening gehouden met een branchecorrectie. Deze branchecorrectie is gebaseerd op de door het CBS gepubliceerde cijfers '[redacted] omzetontwikkelingen, SBI 2008, art. 5.1 lid 2 sub f WOO.
- Bij de berekening van de gederfde brutowinst over het schadejaar 2011 is uitgegaan van de gemiddelde brutowinstmarge in de referentieperiode.
- Op de gederfde brutowinst komen in mindering eventueel bespaarde en te besparen kosten. Eventuele kostenbesparingen worden gebaseerd op de gemiddelde, voor inflatie gecorrigeerde kosten in de referentieperiode, in vergelijking met de werkelijke kosten in het schadejaar.
- De schade wordt berekend op basis van niet afgeronde cijfers. In dit advies worden de cijfers afgerond weergegeven waardoor ten opzichte van de exacte berekening geringe en niet relevante afrondingsverschillen kunnen ontstaan.

4.2.2 Ter beschikking staande gegevens

Ten behoeve van de schadebegroting heeft aanvrager de volgende stukken en gegevens verstrekt:

- Jaarrekeningen 2005 tot en met 2011.
- Maandomzetten januari 2004 tot en met augustus 2012.
- Overzicht van aantal gasten per maand van januari 2009 tot en met september 2012.

4.2.3 Vergelijking interne cijfers met cijfers jaarrekening

De vergelijking van de interne maandcijfers met die van de jaarrekening levert onderstaand beeld op.

Tabel 1:

Vergelijking van de interne maandcijfers met de jaarrekening

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Jaarrekening Maandomzetten	art. 5.1 lid 2 sub f WOO							
Verschil								
Verschil in %	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

In de jaren 2009 en 2011 constateert de Schadecommissie verschillen tussen het totaal van de interne maandcijfers en de omzet volgens de jaarrekening. Deze verschillen zijn niet zodanig substantieel dat zij van belang zijn voor de schadeberekening.

4.2.4 Analyse van de cijfers

Resultatenrekening

In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de resultatenrekening van de jaren 2004 tot en met 2011.

Tabel 2:

Resultatenrekeningen over de jaren 2004 tot en met 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Netto omzet Inkoopwaarde van de omzet	art. 5.1 lid 2 sub f WOO							
Brutomarge								
Lonen en salarissen Sociale lasten Pensioenlasten Afschrijvingen op immateriële vaste activa Afschrijvingen op materiële vaste activa Overige bedrijfskosten								
Som der bedrijfslasten								
Bedrijfsresultaat								
Financiële baten en lasten								
Netto resultaat								

Het bedrijfsresultaat is in de jaren 2004 tot en met 2011 redelijk stabiel. In het jaar 2005 wordt een laag bedrijfsresultaat behaald, hetgeen het gevolg is van een gedaalde brutomarge en gestegen kosten voor lonen en salarissen en sociale lasten ten opzichte van het jaar 2004. Het hoogste bedrijfsresultaat wordt in het jaar 2009 behaald. Ondanks de gedaalde omzet ten opzichte van het jaar 2008 realiseert aanvrager een hoog bedrijfsresultaat door gedaalde kosten voor lonen en salarissen en overige bedrijfskosten, maar hoofdzakelijk door verminderde afschrijvingskosten.

In de volgende onderdelen worden de afzonderlijke posten van de verlies- en winstrekening, voor zover van belang, besproken.

Ontwikkeling van de maandomzetten in relatie tot uitvoering werkzaamheden

De door aanvrager verstrekte maandomzetten over de jaren 2004 tot en met 2011 worden weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 3:

Maandomzetten over de jaren 2004 tot en met 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
januari	art. 5.1 lid 2 sub f WOO							
februari								
maart								
april								
mei								
juni								
juli								
augustus								
september								
oktober								
november								
december								
Totaal								

Aanvrager heeft het restaurant in oktober 2003 geopend. In de jaren 2004 tot en met 2008 heeft aanvrager een geleidelijke groei van de omzet gerealiseerd. In 2009 tot en met 2011 neemt de omzet af in vergelijking met de jaren 2005 tot en met 2008. Reden voor de terugloop van de omzet is volgens aanvrager de afsluiting van de 1e Jacob van Campenstraat waardoor de fietsroute naar de Pijp vanaf het Museumplein via de brug over de Hobbemakade en de 1e Jacob van Campenstraat is geblokkeerd en het restaurant slecht bereikbaar was. De straat is volgens aanvrager niet alleen afgesloten geweest voor het autoverkeer, maar ook voor de fietsers. Dit leidde ertoe dat het aantal passanten drastisch is verminderd.

Op basis van informatie van de Gemeente Amsterdam zijn\worden de volgende werkzaamheden in de jaren 2009 tot en met 2014 in en nabij de 1e Jacob van Campenstraat uitgevoerd:

1.) 19 oktober 2009 tot en met 31 december 2009 is de straat afgesloten in verband met het verleggen van kabels en leidingen.
2.) 1 mei 2010 tot en met 28 februari 2011 is de straat afgesloten in verband met de bouw van de schacht en het aanbrengen van de lansen ten behoeve van injecteren van de grond met grout tijdens de boorpassage.
3.) Vanaf 1 februari 2012 zijn voorbereidingen getroffen voor de passage van de tunnelboor. Na deze passage is de schacht omgebouwd naar nooduitgang.
4.) De verwachting is dat medio maart 2014 de werkzaamheden zijn afgerond.

In de volgende tabel is de ontwikkeling van de omzet weergegeven over de jaren 2008 tot en met 2011 met hierbij de mutatie ten opzichte van de voorgaande periode.

Tabel 4:

Maandomzetten over de jaren 2008 tot en met 2011 met mutatie t.o.v. de voorgaande periode (t-1)

	2008	2009	Mutatie t.o.v. t-1	Ontwikkeling Branche 2009	2010	Mutatie t.o.v. t-1	Ontwikkeling Branche 2010	2011	Mutatie t.o.v. t-1	Ontwikkeling Branche 2011
januari	art. 5.1 lid 2 sub f WOO		-5,1%	-1,6%	art. 5.1 lid 2 sub f WOO	-36,8%	-7,2%	art. 5.1 lid 2 sub f WOO	10,3%	4,7%
februari			-5,1%	-7,0%		-29,6%	-7,2%		3,2%	4,9%
maart			-24,2%	-6,0%		-5,1%	-6,7%		-16,3%	7,3%
april			-12,1%	-0,7%		-16,1%	-6,6%		5,9%	6,5%
mei			-27,1%	-4,8%		5,3%	-8,8%		-18,6%	5,0%
juni			1,1%	-2,9%		-10,0%	-8,3%		9,8%	10,7%
juli			-9,8%	-1,5%		-0,2%	-6,9%		-23,2%	4,9%
augustus			-15,8%	-5,5%		-6,2%	-5,2%		3,4%	-0,8%
september			-21,2%	-7,4%		-1,2%	1,7%		23,0%	6,5%
oktober			-13,6%	-5,7%		-19,4%	3,1%		-7,7%	0,3%
november			-29,3%	-8,7%		0,7%	0,4%		-23,0%	5,1%
december			-24,8%	-5,7%		-20,5%	0,9%		2,4%	7,2%
Totaal			**-15,5%**	**-4,8%**		**-11,7%**	**-4,3%**		**-3,6%**	**5,2%**

In het jaar 2009, het jaar waarin de eerste keer de 1e Jacob van Campenstraat wordt afgesloten, daalt de omzet per maand van aanvrager ten opzichte van de maandomzet van het jaar 2008, met uitzondering van de maand juni. De ontwikkeling van de omzet van aanvrager is vrijwel in alle maanden slechter dan de ontwikkeling in de branche. Uitschieter is de ontwikkeling in de maanden maart, mei, september, november en december met een daling van boven de 20%. Hierbij moet worden opgemerkt dat vanaf november 2009 tot en met februari 2010 de daling van de maandomzet ruim boven de 20% uitkomt.

De gemiddelde daling van de omzet in de maanden januari tot en met september in het jaar 2009 ten opzichte van dezelfde maanden van het jaar 2008 is 13,6%, gelijk aan de daling van de omzet van de maand oktober 2009. Deze daling wordt niet aan de aanleg van de Noord/Zuidlijn toegerekend. De extra daling boven de 13,6% in de maanden november en december wordt wel als gevolg van de aanlegwerkzaamheden gezien. Bij de branchecorrectie wordt rekening gehouden met de voor aanvrager specifieke daling van 13,6% en de ontwikkeling in de branche.

De tweede afsluiting van de 1e Jacob van Campenstraat vindt plaats op 1 mei 2010. De ontwikkeling van de omzet van aanvrager is vanaf het eind van de daarop voorgaande afsluiting in de periode oktober tot en met december 2009, behalve in maart 2010, slechter dan de ontwikkelingen in de branche. In de maand mei 2010 stijgt de maandomzet van aanvrager ten opzichte van de omzet mei 2009 terwijl in de branche de maandomzet daalt. Vanaf de maand september 2010 is de ontwikkeling van de omzet in de branche positief. De omzet van aanvrager volgt deze ontwikkeling niet.

De op 1 mei 2010 gestarte afsluiting is eind februari 2011 beëindigd. Nog voor de beëindiging van de afsluiting stijgt de omzet van aanvrager in de maanden januari en februari 2011 ten opzichte van dezelfde maanden van het jaar 2010. Na het herstel van de straat blijft de ontwikkeling van de omzet wisselvallig met hoge dalingen en ook grote stijgingen welke over het algemeen sterk afwijken van de branche.

Uit de omstandigheid dat de omzet van aanvrager bij de aanvang van de werkzaamheden in oktober 2009 een aantal maanden achtereen meer dan evenredig daalt en hierna moeizaam herstel laat zien, concludeert de Schadecommissie dat de omzet van aanvrager geraakt wordt door de onderhavige uitvoeringswerkzaamheden werkzaamheden. Die conclusie is ook van kracht voor het jaar 2011, het eerste jaar waarin een door de aanleg van de Noord/Zuidlijn veroorzaakte omzet- en winstdaling aanvrager aan spraak kan geven op toekenning van nadeelcompensatie.

De afsluiting van de 1e Jacob van Campenstraat is in het jaar 2011 per 28 februari opgeheven na een sluitingsperiode van 10 maanden. Na deze periode is er geen sprake van een geleidelijk herstel van de omzet van aanvrager, en de ontwikkeling van de omzet over het jaar 2011 blijft ook achter bij de ontwikkeling van de omzet in de branche (zie tabel 4). De Schadecommissie ziet hierin een na-ijl effect en beschouwt daarom het gehele jaar 2011 als schadejaar.

De werkzaamheden zijn begonnen in het jaar 2009. Dat brengt met zich mee dat de jaren 2009 en 2010 niet representatief zijn voor de ontwikkeling van de "normale" omzet van aanvrager (zonder aanlegwerkzaamheden) en daarom niet in de referentieperiode kunnen worden opgenomen. Dat heeft geleid tot vaststelling van de in de uitgangspunten reeds genoemde referentieperiode van drie jaar, de jaren 2006 tot en met 2008.

Brutowinstmarge

In de volgende tabel is een overzicht van de brutowinstmarge over de jaren 2004 tot en met 2011 opgenomen.

Tabel 5:

Brutowinstmarge over de jaren 2004 tot en met 2011

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Netto omzet	Tabel 2	art. 5.1 lid 2 sub f WOO							
Inkoopwaarde van de omzet	Tabel 2								
Brutomarge									
Brutowinstmarge		74,85%	73,44%	73,73%	72,98%	73,23%	75,57%	74,61%	76,22%

In de jaren 2005 tot en met 2008 is de brutowinstmarge stabiel. In 2009, het jaar waarin de omzet daalt ten opzichte van het jaar 2008 en de eerste afsluiting van de 1e Jacob van Campenstraat plaats vindt, stijgt de brutowinstmarge. In de jaren 2010 en 2011 blijft de brutowinstmarge hoog in vergelijking tot de jaren 2005 tot en met 2008. Aanvrager heeft een overzicht verstrekt van het aantal gasten per maand in de periode januari 1999 tot en met september 2012. Dit overzicht is hieronder opgenomen aangevuld met de omzet per maand en de omzet per klant.

Tabel 6:

Aantal gasten, omzet en omzet per [redacted] de jaren 2009 tot en met 2011

	2009			2010					
	Aantal	Omzet	Omzet per	Aantal	Omzet	Omzet per	Aantal	Omzet	Omzet per
januari	art. 5.1 lid 2 sub f WOO								
februari									
maart									
april									
mei									
juni									
juli									
augustus									
september									
oktober									
november									
december									
Totaal									

De omzet per [redacted] blijft in de jaren 2009 tot en met 2011 vrijwel gelijk. In deze jaren heeft aanvrager de prijzen niet aangepast. Verbetering van de brutowinstmarge moet dan het gevolg zijn van efficiënter inkoopbeleid.

Bedrijfskosten

Een specificatie van de bedrijfskosten is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 7:

Specificatie bedrijfskosten over de jaren 2004 tot en met 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Lonen en salarissen	Tabel 2	art. 5.1 lid 2 sub f WOO						
Sociale lasten	Tabel 2							
Pensioenlasten	Tabel 2							
Afschr. op immateriële vaste activa	Tabel 2							
Afschr. op materiële vaste activa	Tabel 2							
Overige bedrijfskosten	Tabel 2							
Som der bedrijfslasten								

De personeelskosten (Lonen en salarissen, sociale lasten en pensioenlasten) stijgen geleidelijk in de jaren 2004 tot en met 2008, de jaren waarin tevens de omzet stijgt. In het jaar 2009, waarin de omzet begint te dalen, verminderen ook de personeelskosten. Hieruit wordt geconcludeerd dat aanvrager zijn personeel flexibel kan inzetten en hierdoor direct kan reageren op een afnemend aantal klanten. Hiermee heeft aanvrager de mogelijkheid direct te besparen op personeelskosten.

In 2010 en 2011 vinden afschrijvingen plaats op immateriële vaste activa in de vorm van goodwill, welke post ultimo 2010 op de balans is opgenomen. De herkomst van de goodwill blijkt niet uit de jaarrekening.

Het conceptadvies werd opgesteld onder voorbehoud van een verklaring van de herkomst van de post goodwill. Deze verklaring is voorafgaand aan het uitbrengen van dit advies door aanvrager verstrekt, zodat het voorbehoud is komen te vervallen.

In 2008 zijn de inventaris en de verbouwing vrijwel volledig afgeschreven waardoor de afschrijvingskosten op materiële vaste activa in 2009 zijn gedaald.

De afschrijvingskosten worden niet in de berekening van de besparingen ten behoeve van de schadeberekening opgenomen. Deze posten worden op korte termijn niet beïnvloed door de mutaties in de omzet. De overige bedrijfskosten zijn in de volgende tabel gespecificeerd.

Tabel 8:

Specificatie overige bedrijfskosten over de jaren 2004 tot en met 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Overige personeelskosten					art. 5.1 lid 2 sub f WOO			
Huisvestingskosten								
Algemene kosten								
Verkoopkosten								
Totaal overige bedrijfskosten	**Tabel 2**							

De overige personeelskosten bestaan uit kosten inzake de arbodienst, cursuskosten, bedrijfskleding en reiskosten. De stijging van de overige personeelskosten in de jaren 2007 en 2009 is het gevolg van hoge cursuskosten.

De mutaties in de huisvestingskosten en met name de stijging in de jaren 2006 en 2011 zijn hoofdzakelijk het gevolg van gestegen kosten voor belastingen en heffingen in die jaren ten opzichte van de voorafgaande jaren.

Onder de algemene kosten zijn juridische kosten en advieskosten opgenomen. De stijgingen en dalingen van de algemene kosten zijn hoofdzakelijk het gevolg van fluctuaties in deze kosten. In het jaar 2005 zijn de juridische kosten en advieskosten [redacted], in het jaar 2010 zijn deze kosten € [redacted] negatief. Gezien de fluctuaties in deze kosten en het feit dat deze kosten niet in directe relatie staan tot de omzet, worden de juridische kosten en advieskosten niet opgenomen in de berekening van de besparingen.

De daling van de verkoopkosten in het jaar 2009 ten opzichte van de jaren daarvoor vloeit voort uit een daling van de advertentie- en reclamekosten (waarbij deze kosten in 2009 zelfs negatief zijn), kosten voor restaurantbenodigdheden, kleine inventaris en kosten voor wasserij / linnengoedhuur.

4.2.5 Berekening omzet- en winstderving voor het schadejaar 2011

In dit onderdeel wordt de omzet- en winstderving over het schadejaar 2011 berekend.

Omzetten in referentieperiode en schadeperiode

In de volgende tabel worden de omzetten uit de referentieperiode (2006 tot en met 2008) en het schadejaar (2011) weergegeven.

Tabel 9:

Behaalde omzet in de referentieperiode 2006 tot en met 2008 en schadejaar 2011

	2006	2007	2008	2011
Omzet in referentieperiode en schadeperiode	Tabel 2	art. 5.1 lid 2 sub f WOO		

Inflatiecorrectie 2011

Het gemiddelde van de in het verleden gerealiseerde omzetten fungeert als referentie voor de tijdens de schadeperiode gederfde omzet. Deze in het verleden gerealiseerde omzetten dienen voor prijsinflatie te worden gecorrigeerd. Met behulp van een inflatiecorrectie worden alle in het verleden gerealiseerde omzetten omgerekend naar een peildatum, die normaliter ligt op twaalf maanden voor het einde van de schadeperiode bij een op de start van de schadeperiode aansluitend aan de referentieperiode. Deze peildatum moet echter in het onderhavige geval, gelet op het einde van de referentieperiode per 31 december 2008, gesteld worden op 31 december 2008. In de opvolgende jaren zijn de brancheontwikkelingen vervolgens bepalend voor de benadering van de ontwikkeling van de "normale" omzet. Als inflatiecorrectie is de door het Centraal Bureau voor de Statistiek gepubliceerde consumentenprijsindexcijfers (CPI) voor de gezinsconsumptiereeks van alle werknemersgezinnen (1969 = 100) gehanteerd.

De inflatiecorrectie voor het schadejaar 2011 is in de volgende tabel berekend.

Tabel 10:
Inflatiecorrectie

		2006	2007	2008	Gemiddeld 2006 - 2008
Omzet in referentieperiode	Tabel 9	art. 5.1 lid 2 sub f WOO			
CBS Prijsindexcijfer CPI AH (1969 = 100)		405,70	412,84	423,12	
Omzet naar "waarde" 2008		art. 5.1 lid 2 sub f WOO			
Normomzet voor branchecorrectie					

Branchecorrectie 2011

De berekende gemiddelde omzet naar 'waarde peildatum', de normomzet voor branchecorrectie, wordt vervolgens omgerekend naar 'waarde einde van de schadeperiode' middels een branchecorrectie om tot de normomzet te komen. De branchecorrectie wordt gebaseerd op de CBS-cijfers SBI 2008, art. 5.1 lid 2 sub f WOO

Het verschil tussen de daling in de branche in 2009 van 4,8% en de werkelijke daling bij aanvrager van 13,6% bedraagt 8,8%. Deze daling is het gevolg van specifieke oorzaken bij aanvrager zelf. Na het jaar 2009 is de werkelijke ontwikkeling van de omzet van aanvrager slechter dan de ontwikkeling in de branche. Daardoor heeft aanvrager nog geen herstel van de omzet gerealiseerd van de eigen specifieke daling van 8,8%. Op de normomzet voor branchecorrectie wordt eerst de specifieke ontwikkeling van de omzet van aanvrager gecorrigeerd en daarna de ontwikkeling van de omzet in de branche.

De brancheontwikkeling wordt gebaseerd op de mutatie van het indexcijfer per 2008 van 109,8 en het indexcijfer per 2011 van 105,2. n de volgende tabel wordt de normomzet voor het schadejaar 2011 berekend.

Tabel 11:

Branchecorrectie

			art. 5.1 lid 2 sub f WOO
Normomzet voor branchecorrectie	Tabel 10		
Specifieke ontwikkeling aanvrager		-8,80%	
CBS SBI 2008, art. 5.1 lid 2 sub f WOO	2008	109,8	
CBS SBI 2008, art. 5.1 lid 2 sub f WOO	2011	105,2	
Branchecorrectie			
Normomzet			

Brutowinstmarge 2011

De gederfde omzet wordt vermenigvuldigd met een representatieve brutowinstmarge om tot de gederfde brutowinst te komen. De representatieve brutowinstmarge wordt gesteld op de gemiddelde brutowinstmarge in de referentieperiode. In de volgende tabel wordt de gemiddelde brutowinstmarge in de referentieperiode over de jaren 2006 tot en met 2008 berekend.

Tabel 12:

Gemiddelde brutowinstmarge

		2006	2007	2008	Gemiddeld 2006 - 2008
Netto omzet	Tabel 5	art. 5.1 lid 2 sub f WOO			
Inkoopwaarde van de omzet	Tabel 5				
Brutomarge					
Brutowinstmarge		73,73%	72,98%	73,23%	73,31%

Besparing 2011

Op de gederfde brutowinst worden besparingen in mindering gebracht. De gerealiseerde besparingen op de bedrijfskosten worden gebaseerd op de gegevens uit de verkregen jaarrekeningen van aanvrager. De referentieperiode voor de bepaling van de normkosten is voor de kostenbesparing gelijk aan de referentieperiode ter bepaling van de normomzet, de jaren 2006 tot en met 2008.

De afschrijvingskosten worden buiten beschouwing gelaten, omdat deze kosten worden beschouwd als vaste lasten waarop aanvrager geen kostenbesparingen kan realiseren. Verder worden de kosten voor juridisch advies buiten beschouwing gelaten, omdat deze kosten niet afhankelijk zijn van de omvang van de omzet.

Uit tabel 7 blijkt dat de bedrijfslasten in de jaren 2009 en 2010 zijn gedaald ten opzichte van het jaar 2008. Aanvrager heeft het kostenniveau kunnen aanpassen op de daling van de omzet. Deze daling van de omzet is niet alleen het gevolg van de aanleg van de Noord/Zuidlijn, maar is ook gerelateerd aan de economische situatie uitgedrukt in de brancheontwikkeling.

Bij de berekening van de besparingen wordt rekening gehoudenmet de brancheontwikkeling door eerst de gemiddelde bedrijfskosten te bepalen over de jaren 2006 tot en met 2008 naar waarde 2008. Achtereenvolgens wordt de periode uitgebreid met de jaren 2009 en 2010 waarin de ontwikkeling in de branche is begrepen.

De besparing op de bedrijfskosten is in de volgende twee tabellen berekend.

Tabel 13:

Berekening gemiddelde bedrijfskosten over de jaren 2006 tot en met 2008

		2006	2007	2008	
	Totale bedrijfskosten	Tabel 7	art. 5.1 lid 2 sub f WOO		
Af:	Afschrijvingen op immateriële vaste activa	Tabel 7			
Af:	Afschrijvingen op materiële vaste activa	Tabel 7			
Af:	Juridische- en advieskosten				
	Gecorrigeerde bedrijfskosten				
	CBS Prijsindexcijfer CPI AH (1969 = 100)		405,70	412,84	423,12	
	Overige bedrijfskosten naar "waarde" 2008		art. 5.1 lid 2 sub f WOO		
	Gemiddelde overige bedrijfskosten 2006 - 2008				

Tabel 14:
Berekening besparing op bedrijfskosten

			Gemiddeld 2006 - 2008	2009	2010	2011
	Totale bedrijfskosten	Tabel 7	art. 5.1 lid 2 sub f WOO			
Af:	Afschrijvingen op immateriële vaste activa	Tabel 7				
Af:	Afschrijvingen op materiële vaste activa	Tabel 7				
Af:	Juridische- en advieskosten					
	Gecorrigeerde bedrijfskosten					
	CBS Prijsindexcijfer CPI AH (1969 = 100)		423,12	428,16	433,60	443,76
	Overige bedrijfskosten naar "waarde" 2011		art. 5.1 lid 2 sub f WOO			
	Gemiddelde overige bedrijfskosten					
	Besparing in het schadejaar 2011					

Schade en nadeelcompensatie schadejaar 2011

Op basis van het voorgaande wordt de in het schadejaar 2011 gelden vergoedbare schade en de daarvoor toe te kennen nadeelcompensatie als volgt berekend.

Tabel 15:
Schadeberekening 2011

	Normomzet	Tabel 11		art. 5.1 lid 2 sub f WOO
Af:	Behaalde omzet tijdens de schadeperiode	Tabel 9		
	Gemiste omzet, basis voor schadeberekening			
	Gemiddelde brutowinstmarge	Tabel 12	73,31%	
	Gemiste brutowinst			
Af:	Besparingen	Tabel 14		
	Schade en nadeelcompensatie 2011			**22.839**

4.3 Rente

De nadeelcompensatie dient te worden vermeerderd met de wettelijke rente vanaf de datum van ontvangst van de aanvraag. Voor zover het nadeel is ontstaan op een later tijdstip, kan slechts wettelijke rente worden vergoed vanaf dat tijdstip.

Gelet op het voorgaande, dient de aan aanvrager toe te kennen nadeelcompensatie te worden vermeerderd met de wettelijke rente vanaf 6 oktober 2012.

5. ZIENSWIJZEN NAAR AANLEIDING VAN HET CONCEPTADVIES

De Schadecommissie heeft naar aanleiding van het conceptadvies schriftelijke zienswijzen ontvangen van de gemeente bij brief van 28 november 2013 en van aanvrager bij e-mail van 11 februari 2014, als **bijlagen 3** en **4** bij dit advies gevoegd.

Daaromtrent overweegt de Schadecommissie het volgende.

De gemeente verklaart geen formeel bezwaar tegen het conceptadvies te hebben. De Schadecommissie neemt dit voor kennisgeving aan.

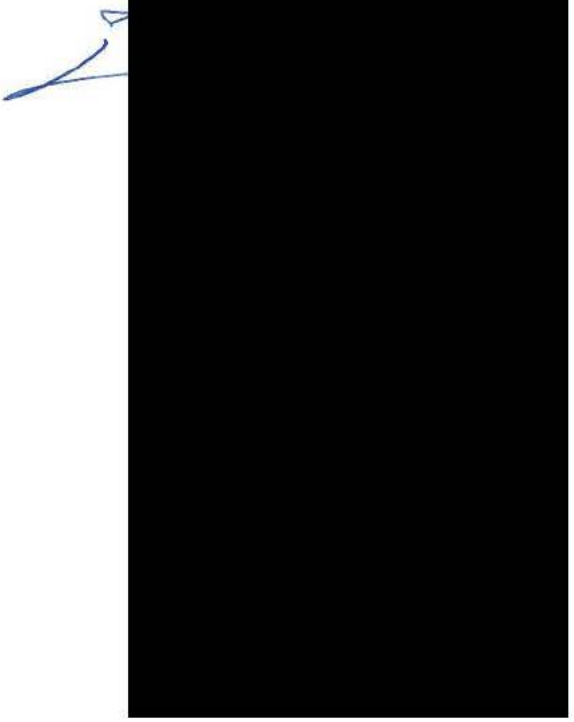
Aanvrager geeft in een e-mail van 11 februari 2014 een verklaring voor de herkomst van de post goodwill. De Schadecommissie acht deze verklaring afdoende, zodat het dienaangaande in het conceptadvies opgenomen voorbehoud is vervallen.

6. ADVIES

De Schadecommissie adviseert nadeelcompensatie toe te kennen aan aanvrager ter hoogte van € 22.839,-- te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 6 oktober 2012.

Amsterdam, 18 maart 2014

art. 5.1 lid 2 sub e WOO



BIJLAGE 1

Verslag van de hoorzitting van de Schadecommissie Noord/Zuidlijn

Datum : 16 april 2013
Tijd : 9.30 uur
Plaats : Oudezijds Voorburgwal 300 (VGA-gebouw), Amsterdam
Nummer : N000268

Aanwezig:

Aanvrager: art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Gemeente Amsterdam (Dienst Metro):
Schadebureau Noord/Zuidlijn:
Schadecommissie Noord/Zuidlijn: art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Verzoek

Ingevolge de Verordening nadeelcompensatie Noord/Zuidlijn, in samenhang met artikel 4 van het Reglement Schadecommissie Noord/Zuidlijn, is aanvrager door de Schadecommissie Noord/Zuidlijn tijdens een op 16 april 2013 gehouden hoorzitting in de gelegenheid gesteld, het door het Schadebureau Noord/Zuidlijn ontvangen aanvraag om toekenning van nadeelcompensatie mondeling toe te lichten.

De Verordening nadeelcompensatie Noord/Zuidlijn (verder: de Verordening) is vastgesteld bij raadsbesluit van 12 oktober 2011. Krachtens besluit van Burgemeester en Wethouders van 20 december 2011 is de Verordening in werking getreden per 1 januari 2011. Krachtens artikel 18 van de Verordening is de op 20 juli 2000 vastgestelde en tot 1 januari 2011 van kracht gebleven Verordening Nadeelcompensatie en Planschade Noord-Zuidlijn ingetrokken.

Opening

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO, voorzitter van de Schadecommissie, opent de hoorzitting en constateert dat aan de orde is een aanvraag om toekenning van nadeelcompensatie van art. 5.1 lid 2 [redacted] (verder ook: aanvrager), die een horecaonderneming exploiteert in het

pand [redacted] De heer [redacted] merkt op dat hij uit de stukken heeft vernomen dat het Schadebureau Noord/Zuidlijn twijfels heeft over het causale verband.

De voorzitter deelt mee dat de leden, onder wie de voorzitter, van de Schadecommissie door de gemeente Amsterdam zijn benoemd. De leden van de Schadecommissie zijn onafhankelijke deskundigen op het gebied van taxatie en schadebegroting. Zij brengen advies uit aan de gemeente bij verzoeken om nadeelcompensatie. Het lid de heer [redacted] is vandaag verhinderd. De heer [redacted] neemt als plaatsvangend lid zijn rol waar.

De voorzitter legt uit hoe de procedure tijdens de hoorzitting zal verlopen. Eerst krijgt de vertegenwoordiger van de Dienst Noord/Zuidlijn, die namens de gemeente aanwezig is op de hoorzittingen van de Schadecommissie, de gelegenheid om een aantal feitelijke gegevens te verschaffen. Vervolgens krijgt aanvrager de gelegenheid om het verzoek toe te lichten, en krijgt de gemeente desgewenst de gelegenheid om daarop te reageren. Daarna zullen de leden van de Schadecommissie aan beide partijen vragen stellen en krijgen partijen de gelegenheid tot het maken van nadere opmerkingen. De aanwezigen stemmen in met de voorgestelde procedure.

Gemeente

De heer [redacted] s overlegt een schema van de werkzaamheden (met aanvullende informatie) in de 1e Jacob van Campenstraat ten behoeve van de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Dit schema met aanvullende informatie wordt als **bijlage** aan dit verslag gehecht. Aan de hand van dit schema geeft de heer [redacted] een toelichting op de werkzaamheden in 2012 en de verwachting voor dit jaar en de volgende jaren.

De heer [redacted] legt uit dat medio maart 2014 de straat aan de buurt zal worden teruggegeven. Eén parkeervak zal verdwijnen ten behoeve van de nooduitgang voor de metro.

Aanvrager

De heer [redacted] bevestigt dat de door de heer [redacted] genoemde data kloppen. De straat is volgens hem niet alleen afgesloten geweest voor het autoverkeer, maar ook voor fietsers. Dit leidde ertoe dat het aantal passanten drastisch is verminderd. Er loopt een fietsroute naar de Pijp vanaf het Museumplein via de brug over de Hobbemakade en de 1e Jacob van Campenstraat, en die route is geblokkeerd door de nauwe doorgang naast de bouwput die tot afstappen dwingt. .Enkel bestemmingsverkeer en toeristen komen in de straat. Aanvrager is geïsoleerd van het gedeelte van de buurt waar wel reuring is. De 1e Jacob van Campenstraat, waar het restaurant gevestigd is op de hoek met de Frans Halsstraat, is voorheen altijd een drukke straat in De Pijp geweest.

De voorzitter vraagt waar de fietsers vandaan komen.

De heer [redacted] zegt dat de fietsers van het Museumplein komen.

De heer [redacted] zegt dat fietsers met borden worden omgeleid.

De heer [redacted] zegt dat zijn restaurant het van passanten moet hebben.

De heer [redacted] legt uit dat hij voor zijn berekening is uitgegaan van 2008 als basisjaar. In het vierde kwartaal van 2009 ziet hij een afname in de bezoekersaantallen. Bij zijn berekening heeft hij rekening gehouden met de economische ontwikkelingen.

De heer [redacted] heeft een overzicht gemaakt van de bezoekersaantallen in zijn restaurant. Dit overzicht heeft hij overgelegd bij het indienen van de aanvraag voor nadeelcompensatie. Hij gaat uit van het aantal gasten. Omzet is volgens hem beïnvloedbaar.

De heer [redacted] merkt op dat hij ook omzetcijfers heeft aangeleverd. Ter aanvulling kan hij ook over de laatste zes maanden de maandomzetcijfers aanleveren.

De voorzitter merkt op dat het Schadebureau Noord/Zuidlijn het oorzakelijk verband niet ziet. Hoe afhankelijk is aanvrager van (langs fietsende) passanten?

De heer [redacted] legt uit dat voor veel mensen de dagelijkse fietsroute (bijvoorbeeld op weg naar het werk) langs zijn restaurant ging. Doordat deze passanten zijn restaurant zagen, was het mogelijk dat zij dachten dat het een leuk restaurant was om eens naar toe te gaan. Wanneer deze passanten weg blijven, merken zij het restaurant niet op.

De heer [redacted] zegt dat het gaat om zichtbaarheid.

De voorzitter merkt op datbij de berekening van eventuele nadeelcompensatie niet naar het aantal passanten wordt gekeken maar naar de omzet. Hiervoor is een bepaalde systematiek in de Verordening opgenomen.

De voorzitter vraagt of het restaurant sinds 1 oktober 2003 open is.

De heer [redacted] zegt dat dit correct is.

De voorzitter vraagt of aanvrager voor die tijd ter plaatse ook al een restaurant had.

De heer [redacted] zegt dat dit niet het geval is. Voor de opening van zijn restaurant was een ander restaurant [redacted] op die locatie gevestigd.

De voorzitter legt uit dat de openingsdatum relevant is voor de voorzienbaarheid. In 2003 mocht een betrokkene er redelijkerwijs vanuit gaan dat de Noord/Zuidlijn in 2010 klaar zou zijn. Dit betekent in de systematiek van de Verordening dat vanaf 2011 aanspraak op nadeelcompensatie kan bestaan. Voor het vaststellen van de referentieomzet worden eerdere jaren wel betrokken.

De voorzitter vraagt of aanvrager het pand huurt.

De heer [redacted] zegt dat het pand wordt gehuurd. Hij zegt toe een kopie van de huurovereenkomst na te zenden.

De heer [redacted] merkt op dat er geen bezoekersaantallen over 2008 zijn overgelegd.

De heer [redacted] laat de heer [redacted] een overzicht zien.

De heer [redacted] merkt op dat de besteding per bezoeker gelijk is gebleven. Vanaf 19 oktober 2009 is aanvrager afgesloten geweest. In november en december 2009 daalt het aantal bezoekers.

De heer [redacted] merkt op dat vanaf 1 januari 2010 de straat weer is vrijgegeven.

De heer [redacted] merkt op dat in januari en februari 2010 weer sprake is van een afname. In maart 2010 gaat het weer beter.

De heer [redacted] merkt op dat vanaf 1 mei 2010 de straat weer is afgesloten.

De heer [redacted] merkt op dat het aantal bezoekers dan niet inzakt. Heeft aanvrager hier een verklaring voor?

De heer [redacted] zegt dat het aantal bezoekers in die maand niet inzakt vanwege de toeristen. Toeristen zijn niet bekend met de afsluiting.

De heer [redacted] legt uit dat hij zijn geld voornamelijk verdient met het [redacted]

De heer [redacted] vraagt naar de afsluiting van de Daniël Stalpertstraat en de Saerndam-straat.

De heer [redacted] beaamt dat die straten weleens zijn en worden afgesloten. Vanwege de verkeersveiligheid komt het niet voor dat alle drie straten worden afgesloten. Er zijn altijd twee straten open.

De voorzitter vraagt aan de heer [redacted] hoe geblokkeerd de fietsers waren.

De heer [redacted] legt uit dat bij het openliggen van de straat fietsers van de fiets moeten stappen en met de fiets aan de hand door de passage langs de bouwput kunnen lopen. Volgens hem is deze passage ook voor bakfietsen mogelijk.

De heer [redacted] zegt dat een bakfiets breder is dan een gewone fiets. Bakfietsen pasten niet in de smalle doorgang.

De heer [redacted] legt uit dat [redacted] heeft. Wanneer mensen zien dat [redacted], zullen zij niet snel zijn [redacted] aan doen.

De heer [redacted] vraagt of aanvrager nog de maandomzetcijfers van de jaren 2004 tot en met 2007 wil aanleveren.

De heer [redacted] zegt toe dit te zullen doen. Hij zegt dat hieruit zal blijken dat er een stijgende lijn in de omzet zat.

De voorzitter vraagt naar wisselingen in het aantal vennoten.

De heer [redacted] legt uit dat de V.O.F. tot op heden [redacted] heeft. De derde vennoot werkt niet in het [redacted]

De heer [redacted] vraagt naar personeelswisselingen.

De heer [redacted] zegt dat sinds mei 2012 twee fulltimers niet meer werkzaam zijn.

De heer [redacted] zegt dat hij [redacted] is. Dit betekent dat hij de continuïteit van het product kan waarborgen.

De voorzitter vraagt of in de [redacted] de laatste tijd nieuwe [redacted] zijn geopend of [redacted] zijn weggegaan.

De heer [redacted] merkt op dat het grote [redacted] de Albert Cuypstraat zo'n zes à zeven jaar geleden is gesloten. Er zijn twee kleine zaken bijgekomen: een [redacted]. Zelf [redacted]

De heer [redacted] vult aan dat vlak bij [redacted] een jaar geleden een [redacted] geopend waar [redacted] wordt geserveerd. Dat vormt [redacted] geen concurrentie.

De heer [redacted] merkt op dat [redacted] is begonnen als een franchiseonderneming. Vroeger waren er tien filialen verspreid over het land. [redacted] zit thans in [redacted]. Zo'n zes jaar geleden is aanvrager uit de franchiseformule ge-

stapt. De naam [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] mocht hij behouden. De voornaamste reden om uit te stappen betrof het (gezamenlijke) inkoopbeleid. Hij kon niet meer achter de kwaliteit van de ingekochte producten staan. De franchiseorganisatie van [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] bestaat niet meer.

De heer [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] vraagt of de rijrichtingen van de straten zijn veranderd.

De heer [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] legt uit dat fietsers in de straten van beide kanten de straat in kunnen. Alleen in de Quellijnstraat is op last van de brandweer eenrichtingsverkeer geworden.

De heer [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] vraagt of aanvrager last heeft van vermindering van het verkeer De Pijp uit.

De heer [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] zegt dat hij zelfs daar zelfs meer last van heeft. Het verlaten van De Pijp via de Frans Halsstraat en de Stadshouderskade is geen optie. Op de Stadhouderskade bestaat een fietsonvriendelijke situatie, en er is daar geen fietspad.

De heer [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] zegt begrepen te hebben dat hiervoor wel plannen bestaan. Meer informatie hierover kan bij Stadsdeel Zuid worden verkregen.

De voorzitter vraagt aan de heer [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] of hij het standpunt van het Schadebureau Noord/Zuidlijn over het causale verband wil toelichten.

De heer [art. 5.1 lid 2 sub e WOO] verwijst naar zijn brief. Hij zegt deze kwestie als vraag aan de Schadecommissie te willen voorleggen.

Sluiting

De voorzitter constateert dat geen van de aanwezigen meer iets wenst op te merken. Tenslotte geeft de voorzitter kort aan wat het vervolg van de procedure zal zijn. Aan het begin van de middag zal de Schadecommissie de situatie ter plaatse van de onderneming van aanvrager opnemen. Van de hoorzitting wordt een verslag gemaakt dat aan aanvrager en de gemeente zal worden toegezonden. Na ontvangst van de tijdens de hoorzitting gevraagde gegevens zal de Schadecommissie een conceptadvies uitbrengen, waarna aanvrager en de gemeente hun eventuele zienswijzen naar aanleiding van het conceptadvies uiterlijk binnen twee weken na de datum van verzending van het conceptadvies schriftelijk aan de Schadecommissie bekend kunnen maken. Daarna stelt de Schadecommissie het definitieve advies op. Dit advies wordt aan aanvrager en de gemeente toegezond

Opgevraagde en/of toegezegde stukken

Tijdens de hoorzitting zijn door de Schadecommissie diverse stukken gevraagd en/of door aanvrager of de gemeente toegezegd. Deze stukken dienen binnen vier weken na toezending van dit verslag bij de Schadecommissie aangeleverd te worden. Per post kunnen de stukken worden toegezonden aan: de Schadecommissie Noord/Zuidlijn, t.a.v. de secretaris, postbus 15378, 1001 MJ Amsterdam. De stukken kunnen ook, t.a.v. de secretaris van de Schadecommissie Noord/Zuidlijn, afgegeven worden bij het Schadebureau Noord/Zuidlijn op het adres Oudezijds Voorburgwal 300 te Amsterdam.

Namens aanvrager is toegezegd dat de volgende nadere stukken en gegevens worden aangeleverd bij de secretaris van de Schadecommissie Noord/Zuidlijn:

- Kopie van de huurovereenkomst;
- Maandomzetcijfers 2004 tot en met 2007.

Bouwwerkzaamheden station Ceintuurbaan

Periode		Omschrijving werkzaamheden
Mitigerende maatregelen/nooduitgang 1e Jacob van Campenstraat		
19 oktober 2009		Start werkzaamheden
		Kabels en leidingen verleggen
31 december 2009		herinrichting straat gereed.Straat weer opengesteld voor verkeer
1 mei 2010		Start bouw schacht, straat afgesloten
		Schacht gereed September 2010
		Aanbrengen lansen + herinrichting straat
28 februari 2011		Straat weer opengesteld voor verkeer
Herstart ivm passage oostbuis		
1-feb-12		Voorbereidingen
mei-12		Passage Victoria
jul-12		start werkzaamheden tbv ombouw naar Nooduitgang
okt-12		Start werkzaamheden op M.Heinekenplein tbv vriesinstallatie
okt-13		Vrieswerkzaamheden gereed, Ontmanteling vriesinstallatie
nov-13		Start afbouw NoodUitgang
mrt-14		Werkzaamheden gereed.

laatste wijziging: 28-03-07

Bezoekadres
Stationsplein 7
1012 AB Amsterdam

Postbus 2181
1000 CD Amsterdam

noordzuidlijn.amsterdam.nl
hierzijnwij.nu

Datum: 21-02-2012

Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn



Werkterrein voor de Noord/Zuidlijn op het Marie Heinekenplein

Beste bewoners, ondernemers en andere belangstellenden,

Op 1 februari jl. zijn in de Eerst Jacob van Campenstraat de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn weer gestart. In de komende twee jaar verrichten wij vanaf dit werkterrein werkzaamheden voor het boren van een tunnel onder de Ferdinand Bolstraat en voor een nooduitgang van de toekomstige metrolijn.

Niet alle benodigde installaties en bouwmaterieel kunnen op het werkterrein in de Eerste Jacob van Campenstraat staan. Daarom hebben wij in de afgelopen maanden gezocht naar een locatie voor een tweede werkterrein in de nabijheid van de Eerste Jacob van Campenstraat. De uitkomst van dit onderzoek is dat het Marie Heinekenplein de meest geschikte locatie is.

Wij willen u graag informeren over de komst van dit werkterrein, de gevolgen voor de buurt en de maatregelen die wij nemen om de hinder te beperken. Daarom ontvangt u deze brief met informatie en een uitnodiging voor informatiebijeenkomsten.

Tunnelboren en bouw nooduitgang
In de Eerste Jacob van Campenstraat is de aannemer gestart met de voorbereidingen voor de passage van tunnelboormachine Victoria in mei 2012. De boormachine gaat relatief dicht langs de fundering van de Marie Heinekentoren. Daarom worden er vanuit een diepe schacht in de Eerste Jacob van Campenstraat extra maatregelen genomen om de eventuele invloed van het boren te kunnen compenseren.

Na het boren wordt de schacht omgebouwd tot een nooduitgang. Bij een calamiteit kunnen toekomstige metropassagiers via de nooduitgang uit de tunnels vluchten.

Vriesinstallatie
Voor de bouw van de nooduitgang bevriezen we de grond. Hiervoor is een grote vriesinstallatie nodig die op een werkterrein op het Marie Heinekenplein zal worden geplaatst. Volgens de huidige planning is het werkterrein ongeveer 11 maanden nodig, van oktober 2012 tot en met augustus 2013. Naast de vriesinstallatie komen op dit werkterrein containers en andere installaties, zoals een ventilator en een koeler, te staan. De vriesinstallatie zal via leidingen, die rusten op een zes meter hoge brugconstructie boven de Ferdinand Bolstraat, worden verbonden met het werkterrein in de Eerste Jacob van Campenstraat.

Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn

Informatiebijeenkomsten 5 maart
Wij kunnen ons voorstellen dat u nog vragen heeft na het lezen van deze brief. U kunt ons bellen op telefoonnummer art. 5.1 lid 2 sub e WOO of art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Ook organiseren wij twee bijeenkomsten waar wij onze werkzaamheden graag willen toelichten en waar u ook met uw vragen terecht kunt.

Voor ondernemers:
Maandag 5 maart 2012, 10.00 - 11.30 uur
Café Kale de Grote
Marie Heinekenplein 33

Voor bewoners:
Maandag 5 maart, 19.15 - 20.45 uur
Dovenontmoetingscentrum
Stadhouderskade 89

Om vooraf een beeld te krijgen van het aantal aanwezigen tijdens de bijeenkomst, wil ik u vragen om u vooraf aan te melden. Dit kan per e-mail of telefonisch.

Met vriendelijke groet,

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Deze informatiebrief is huis-aan-huis verspreid in de omgeving van de werkzaamheden. Wijzigingen in planning, ontwerp en onvoorziene omstandigheden voorbehouden. Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Kenmerk: 12013IB/21-02-12

Bezoekadres
Stationsplein 7
1012 AB Amsterdam

Postbus 2181
1000 CD Amsterdam

noordzuidlijn.amsterdam.n
hierzijnwij.nu

Datum: 09-01-2012

Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn



Vervolg werkzaamheden Noord/Zuidlijn in de Eerste Jacob van Campenstraat

Beste bewoners, ondernemers en andere belangstellenden,

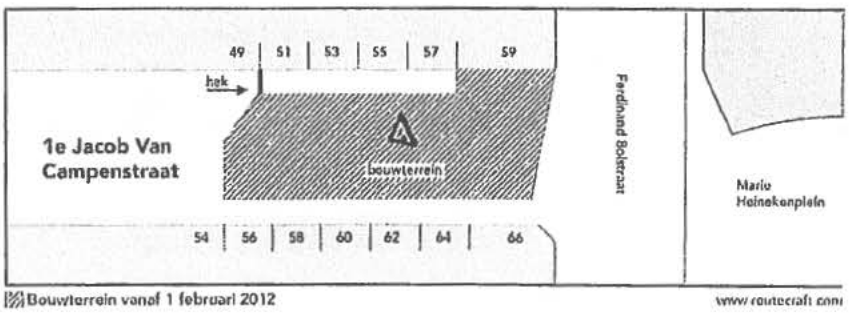
Op woensdag 1 februari 2012 gaan in de Eerste Jacob van Campenstraat de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn weer van start. Wij willen u graag informeren over deze werkzaamheden.

Inrichting werkterrein
Op de kop van de Eerste Jacob van Campenstraat is in 2010/2011 een diepe schacht gebouwd die daarna tijdelijk afgesloten is. Op 1 februari a.s. wordt hier weer een bouwterrein ingericht en wordt de schacht weer opengemaakt.

Wij zullen werkzaamheden verrichten voor het boren van de tunnel onder de Ferdinand Bolstraat en voor de nooduitgang van de metro in de Eerste Jacob van Campenstraat. Het werkterrein is gedurende lange tijd nodig: onze huidige verwachting is tot begin 2014.

Tunnelboren en bouw nooduitgang
Vanaf februari 2012 treffen we voorbereidingen voor de passage van tunnelboormachine Victoria in mei 2012. De boormachine gaat relatief dicht langs de fundering van de Marie Heinekentoren. Daarom worden er vanuit de schacht extra maatregelen genomen om de eventuele invloed van het boren te kunnen compenseren.

Na het boren wordt de schacht omgebouwd tot een nooduitgang. Bij een calamiteit kunnen metropassagiers via de nooduitgang uit de tunnels vluchten. Voor de nooduitgang worden onder andere dwarsverbindingen - korte tunnels - gemaakt tussen de schacht in de Eerste Jacob van Campenstraat en de geboorde tunnels.



Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn

Om vooraf een beeld te krijgen van het aantal aanwezigen tijdens de bijeenkomst, verzoeken wij u vriendelijk om u aan te melden. Dit kan per e-mail of telefonisch, zie de gegevens onderaan deze brief.

Met vriendelijke groet,

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Deze informatiebrief is huis-aan-huis verspreid in de omgeving van de werkzaamheden. Wijzigingen in planning, ontwerp en onvoorziene omstandigheden voorbehouden. Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Kenmerk: 12001IB/09-01-12

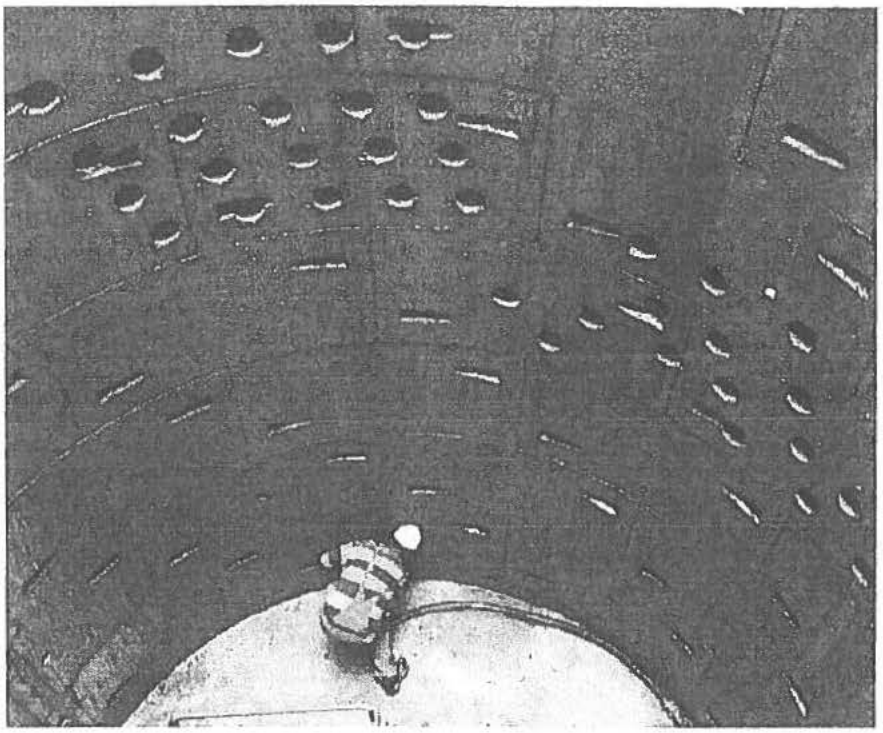
Verborgen schatten
van De Pijp

Nieuwsbrief

Werkzaamheden in de Pijp

Januari 2008

NoordlZuidlijn



Schachten bouwen

Medio januari beginnen de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn in de Daniël Stalpertstraat. In die straat wordt een schacht gebouwd. Vanuit deze schacht worden lansen in de grond aangebracht. Deze lansen komen onder de fundering van gebouwen op en langs het tunnelboortracé. Door een mengsel van water en cement (grout) via de lansen in de grond te injecteren, worden de gebouwen beschermd tijdens de passage van de tunnelboormachines.
De schacht in de Daniël Stalpertstraat is de eerste van een serie schachten die in de Pijp worden gemaakt. Andere schachten komen onder andere in de 1e Jacob van Campenstraat en misschien in de Saenredamstraat. Het afgelopen jaar is al ervaring opgedaan met het bouwen van schachten op de Dam, het Rokin en bij het Muntplein. Op de foto ziet u de wanden en de bodem van de schacht op het Rokin. In deze nieuwsbrief leest u meer over het waarom van de schachten, de planning en de gevolgen voor de omgeving.

Gemeente Amsterdam

Nieuwsbrief
Werkzaamheden in de Pijp
Januari 2008

Ook bij u in de buurt

Door de hele stad wordt gewerkt aan de aanleg van de nieuwe metrolijn die Amsterdam-Noord gaat verbinden met station Zuid: de Noord/Zuidlijn. De afgelopen jaren is hoofdzakelijk gewerkt aan de bouw van de toekomstige metrostations. De tunnels tussen de stations worden vanaf september 2008 gemaakt met twee tunnelboormachines. Deze tunnelboormachines volgen veelal het stratenpatroon, maar op sommige plaatsen komen zij dicht langs of zelfs onder funderingen van woningen. Op die plekken worden extra maatregelen getroffen (zie ook achterzijde). Voor de uitvoering van deze extra maatregelen worden op diverse locaties in de stad betonnen schachten gebouwd.

Werkterrein

Voor het maken van de schachten worden werkterreinen ingericht. Deze werkterreinen liggen in de openbare ruimte, dat wil zeggen op of naast de straat. Dit betekent dat er soms geen ruimte meer is voor doorgaand verkeer en dat er tijdelijk parkeerplaatsen in de straat verdwijnen. Zo wordt in de 1e Jacob van Campenstraat en in de Daniël Stalpertstraat een deel van de straat afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Daarnaast staan er op het werkterrein diverse machines, zoals kranen en aggregaten. Afhankelijk van waar u woont, zult u in meer of mindere mate hinder ondervinden van de werkzaamheden.

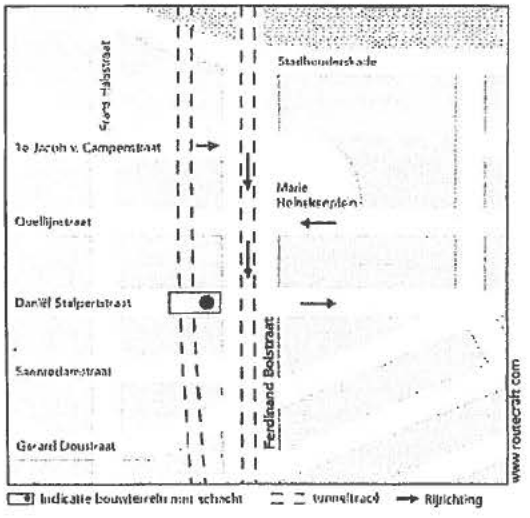
Twee keer opbouwen, twee keer afbreken

Omdat de schachten niet precies voorafgaand aan de komst van de tunnelboormachine worden gebouwd, worden ze tijdelijk afgedekt als ze gereed zijn (bouwfase 1). De straat is dan weer beschikbaar voor verkeer. Net voor de komst van de tunnelboormachines wordt het werkterrein weer ingericht (bouwfase 2) en wordt de schacht weer geopend. Na de passage van de tunnelboormachines duurt het nog circa 3 maanden voor de straat weer is hersteld. In totaal liggen de werkterreinen er tussen de 10 en 18 maanden.

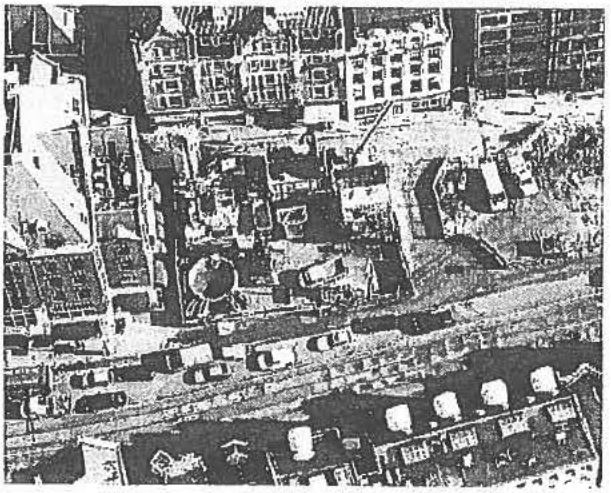
Daniël Stalpertstraat afgesloten

De eerste schacht die gebouwd wordt, komt in de Daniël Stalpertstraat. Vanaf maandag 14 januari is de straat daarom afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Dit duurt tot en met november 2008. Bewoners in de Daniël Stalpertstraat tussen de Frans Halsstraat en de Ferdinand Bolstraat kunnen de straat inrijden tot het werkterrein en dan keren. Bewoners in de Daniël Stalpertstraat tussen de Ferdinand Bolstraat en 1e van der Helststraat moeten omrijden via de Frans Halsstraat, 1e Jacob van Campenstraat en Ferdinand Bolstraat of via de 1e van der Helststraat, Quellijnstraat en Ferdinand Bolstraat.

Aanrijroute voor de Daniël Stalpertstraat tussen de Ferdinand Bolstraat en de 1e van der Helststraat.



Voorbeeld van een werkterrein rond een schacht. Dit is het werkterrein op het Rokin, net achter gebouw Industria, gezien vanuit de lucht.



Het kan nooit veilig genoeg zijn

Het boren van de tunnels en alle maatregelen die daarbij horen vallen onder de verantwoordelijkheid van Paul Janssen, contractmanager bij het Projectbureau Noord/Zuidlijn. Met zijn team is hij al geruime tijd bezig met de voorbereiding van de komst van de tunnelboormachines. De tunnelboormachines zijn in aanbouw in Duitsland en arriveren in de zomer van 2008 in Amsterdam.



Paul Janssen

Is er dan nog niet gestart met boren?
"Tja, veel mensen denken dat we allang zijn begonnen. Maar dat is niet zo. Tot nu toe is er vooral verticaal gewerkt, zeg maar. We zijn op verschillende locaties in de binnenstad stations aan het bouwen en voorbereidingen aan het treffen voor de komst van de boormachines. Dit doen we door vanaf straatniveau van alles in de grond te stoppen. Pas als de ruwbouw van de stations klaar is, kunnen we de horizontale verbindingen maken. Dat laatste doen we met de tunnelboormachines. "

Vorig jaar ontvingen bewoners al informatie over de werkzaamheden. Sindsdien is er veel gebeurd.
"We zijn steeds op zoek naar een zo veilige mogelijke manier om te boren. Daarbij kijken we vooral naar ervaringen op andere plekken in Nederland en de rest van de wereld. De Amsterdamse tunnelboormachines zijn daarom al weer meer verfijnd dan bijvoorbeeld de tunnelboormachine die in Rotterdam wordt gebruikt."

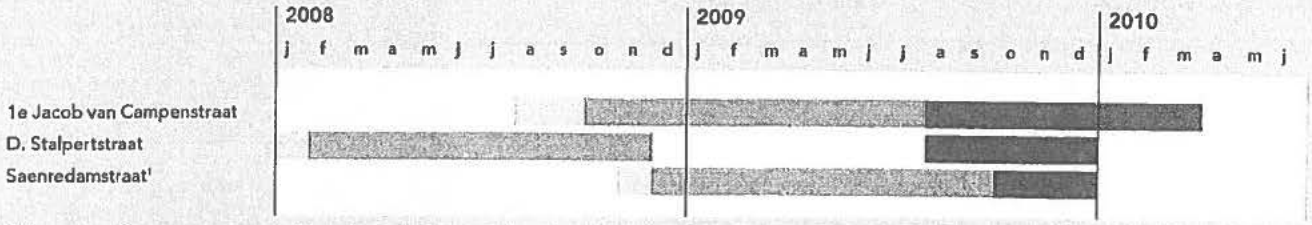
Daarnaast is de techniek om de werking van de tunnelboormachine teniet te doen, injecties met grout vanuit een betonnen schacht, getest in Amsterdamse bodem.
"De test is erg goed verlopen. Het blijkt dat de lansen, die voor de injecties worden gebruikt, langer kunnen. We dachten dat 30 meter het maximum was, maar nu blijkt dat de lansen ook 60 meter lang kunnen zijn."

"Dat lijkt niet veel, 30 of 60 meter, maar het maakt erg veel uit. Hierdoor hoeven we bij de brug over het Amstelkanaal maar één schacht te bouwen en dat levert dus aanzienlijk minder hinder op voor de omgeving. Bovendien proberen we nu of de lansen ook 90 meter lang kunnen zijn. Als dat lukt, vervalt ook de schacht in de Saenredamstraat. En ik heb er alle vertrouwen in dat het lukt."

"Overigens is ook de methode voor het maken van de schacht is getest. Het blijkt mogelijk om betonnen ringen in de grond te duwen. Door er steeds een nieuwe ring aan toe te voegen, kun je zonder veel hinder voor de omgeving een betonnen schacht maken."

Door deze maatregelen maakt Paul Janssen zich geen zorgen over het tunnelboren zelf.
"Nee, dat kunstje heb ik bij de Hubertustunnel ook al een keer gedaan. Natuurlijk is het spannend om onder woningen door te gaan. Dat is in Nederland nog niet eerder vertoond. Maar met de geplande maatregelen neem ik het zekere voor het onzekere. We verwachten namelijk niet dat de tunnelboormachines zoveel beweging in de bodem veroorzaken, dat dit tot schade leidt. Maar het kan natuurlijk nooit veilig genoeg zijn."

De planning van de werkzaamheden is nu als volgt (wijzigingen voorbehouden):



¹ Vroegste datum voor start, indien deze schacht wordt gebouwd.

Voorbereiding 1e bouwfase 2e bouwfase

Zo blijft u op de hoogte

Goedendag, mijn naam is Richard Koenders. Ik ben projectbegeleider bij het Projectbureau Noord/Zuidlijn.



Richard Koenders

Ik zal u vanaf nu regelmatig op de hoogte houden met informatiebrieven. Ook kunt u bij mij terecht voor vragen of klachten over de werkzaamheden in uw buurt. Ik heb vrijwel dagelijks contact met de uitvoerders van het werk en voer regelmatig overleg met het stadsdeel en de verschillende diensten die betrokken zijn bij de Noord/Zuidlijn. Verder houd ik elke zes weken spreekuur in de Ferdinand Bolstraat nr. 14. Heeft u een vraag, kom gerust eens langs! U bent van harte welkom op woensdag 23 januari van 17.30 tot 19.30 uur. Maar u kunt me ook gewoon even bellen via het Informatiepunt Noord/Zuidlijn op telefoonnummer 020 - 470 4070.

Waarom deze werkzaamheden?

Twee tunnelboormachines boren vanaf het vierde kwartaal van 2008 de tunnels van de Noord/Zuidlijn. Dit kan op grote diepte een kleine beweging in de bodem veroorzaken. Het grootste deel van de Noord/Zuidlijn loopt onder wegen en straten, maar in de Pijp gaat de tunnelboormachine onder een aantal huizen door. Hier is extra voorzichtigheid geboden. Net als op andere plaatsen waar de tunnels dicht bij de fundering komen. Daarom wordt een speciale techniek toegepast.

Door een mengsel van water en cement (grout) in de grond onder de fundering van een gebouw te injecteren, wordt een eventuele beweging in de bodem gecompenseerd. Het injecteren gebeurt met lange dunne boorlansen vanuit een diepe ronde schacht. De schacht heeft een diameter van ongeveer zes meter en reikt tot 25 meter diepte.

De techniek wordt toegepast onder een groot aantal panden langs de lijn. Vanuit één schacht worden verschillende panden behandeld. In totaal komen er in de Pijp voor deze maatregelen drie schachten: in de Daniel Stalpertstraat, in de 1e Jacob van Campenstraat en bij de brug over het Amstelkanaal. Er wordt nog onderzocht of er een schacht nodig is in de Saenredamstraat.

De schacht in de 1e Jacob van Campenstraat wordt uiteindelijk verbouwd tot nooduitgang. Vanuit de schacht worden de beide tunnels met elkaar verbonden. In de schacht komen vluchttrappen, afgedekt met een klep. Deze klep gaat automatisch open bij calamiteiten.

Colofon Deze nieuwsbrief wordt in een oplage van 3.000 exemplaren gedrukt en huis-aan-huis verspreid in de omgeving van de werkzaamheden. Wijzigingen in planning, ontwerp en onvoorziene omstandigheden voorbehouden. Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Opmaak CO3, Amsterdam
Drukwerk Multicopy, Amsterdam
Beeld Projectbureau Noord/Zuidlijn (p.1, p. 3), Mirande Phernambucq / Horus fotografie (p. 2), www.routecraft.nl (kaartje p. 2), Tom van der Leij (p.4)
Verspreiding EKA Ditributie

Meer informatie?

Informatiepunt Noord/Zuidlijn

Heeft u vragen of wilt u nadere informatie? U kunt contact opnemen met het Informatiepunt Noord/Zuidlijn.

Telefoon 020 470 4070
E-mail info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl
Website www.noordzuidlijn.amsterdam.nl
Teletekst pagina 331 van AT5

Spreekuur

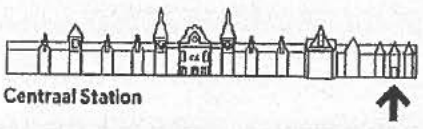
Elke zes weken organiseert de Noord/Zuidlijn een spreekuur. Hier kunt terecht met u vragen en klachten. Op het spreekuur is gedetailleerde informatie beschikbaar over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in uw buurt. U bent van harte welkom! Het spreekuur vindt plaats in de Ferdinand Bolstraat 14, van 17.30 uur tot 19.30 uur. Het spreekuur staat gepland voor:

Woensdag 23 januari
Woensdag 5 maart
Woensdag 16 april

Informatiecentrum Stationsplein 7

In het informatiecentrum vindt u een tentoonstelling met onder andere maquettes, films, foto's en archeologische vondsten. Al uw vragen over de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de bouwwerkzaamheden op en rond het Stationseiland worden hier beantwoord. Voor groepen kunnen rondleidingen georganiseerd worden.

Telefoon 020 344 5070
E-mail stationseiland@pmb.nl
Open dinsdag t/m vrijdag 10.00 – 17.00 uur
zondag 11.00 – 16.00 uur



Centraal Station

Schadebureau Noord/Zuidlijn

Het Schadebureau Noord/Zuidlijn is een onafhankelijke instantie waar bewoners en ondernemers terecht kunnen voor schades die veroorzaakt zijn door de aanleg van de Noord/Zuidlijn.

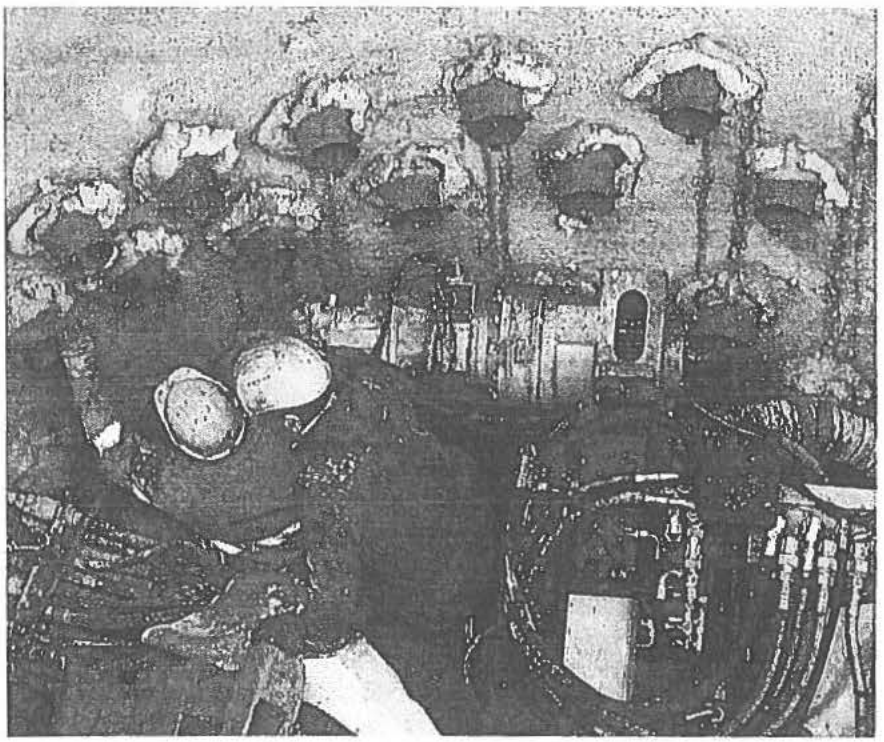
Telefoon 020 344 9500
E-mail schade@sbnzlijn.nl
Website www.sbnzlijn.nl

Nieuwsbrief

Veilig bouwen

Februari 2007

NoordIZuidlijn

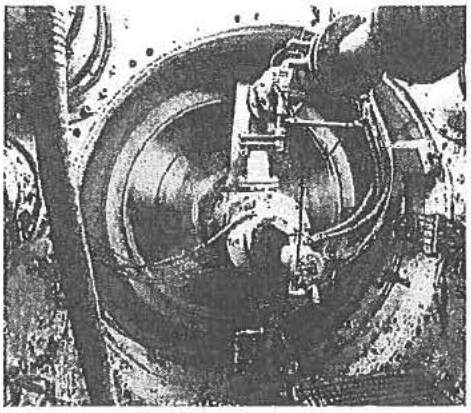


Bodemversteviging

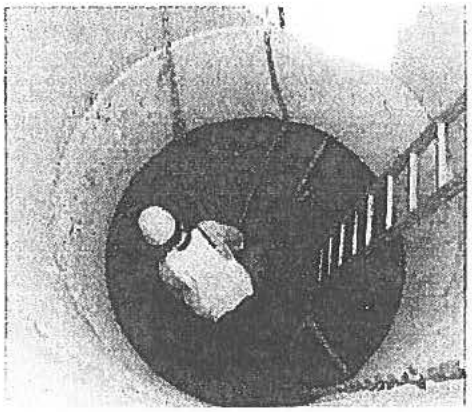
Op verschillende plaatsen in Amsterdam zijn de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn te zien. Inmiddels zijn ook in Amsterdam Noord de werkzaamheden aan de stations gestart. In de binnenstad en in Amsterdam Zuid is de ruwbouw van de stations in een vergevorderd stadium.
Voor het Centraal Station is in het water van het natte Damrak de startschacht gemaakt. Daar worden de tunnelboormachines in elkaar gezet. Vanaf dit punt vertrekken de boormachines straks richting Scheldeplein, waar ze na ongeveer anderhalf jaar weer boven de grond komen. Onderweg passeren de boormachines op een aantal plaatsen de funderingspalen van gebouwen en bruggen op relatief korte afstand. Om er voor te zorgen dat eventuele grondverplaatsingen, hoe minimaal ook, tijdens het passeren van de boormachines geen schade aanrichten aan de funderingen, worden verschillende maatregelen getroffen. Het totaalpakket van deze maatregelen noemen we mitigerende maatregelen. In deze nieuwsbrief leest u meer over de zogenaamde bodemversteviging, onderdeel van dit totaalpakket.

Gemeente Amsterdam

Nieuwsbrief
Veilig bouwen
Maart 2007



Boorkop tunnelboor Heinenoordtunnel



Man in schacht, Keulen

Foto voorpagina: Twee mensen die werken in een schacht bij de bouw van de Noord-Zuid metrolijn in Keulen. In de wand van de schacht zitten gaten waar lansen ingestoken kunnen worden die tot onder de funderingen reiken. Via talloze kleine gaten in de lansen wordt een water-cementmengsel (grout) in de grond gespoten.

Maatregelen om veilig te boren

In het voorjaar van 2006 hebben wij u via een eerste nieuwsbrief geïnformeerd over de maatregelen die getroffen worden voor de komst van de tunnelboormachines van de Noord/Zuidlijn. Een aantal van u heeft daarnaast gesprekken bijgewoond, is langs geweest bij een inloopspreekuur of op de informatiemarkt afgelopen voorjaar. Daarbij is afgesproken u in een later stadium verder te informeren. De laatste stand van zaken over de geplande werkzaamheden vindt u in deze nieuwsbrief.

Overzicht maatregelen

Op verschillende plaatsen in de stad worden langs het boortracé maatregelen getroffen om de twee tunnels van de Noord/Zuidlijn op een veilige en verantwoorde wijze te kunnen boren. Dit gebeurt op verschillende manieren:

- Een grootschalig funderingsonderzoek is uitgevoerd en waar nodig zijn funderingen hersteld.
- Een computergestuurd meetsysteem, ook wel monitoringsyteem genoemd, houdt de panden langs het boortracé constant in de gaten. Dit systeem is al enkele jaren in werking.
- Een aantal specifieke locaties is aangewezen waar de bodem met een water-cementmengsel (grout) wordt geïnjecteerd om bewegingen in de ondergrond te minimaliseren tijdens het passeren van de tunnelboormachine. Dit gebeurt op verschillende locaties langs het boortracé (zie planning op pagina 4). Deze werkzaamheden, die we voor het gemak "bodemversteviging" noemen, gaan binnenkort van start .
- Langs de Noord/Zuidlijn zijn twee nooduitgangen noodzakelijk. De bouw hiervan loopt parallel aan bovengenoemde werkzaamheden.

Zodra meer bekend is over de werkzaamheden, ontvangt u weer een nieuwsbrief. Als het nodig is organiseren we een bijeenkomst waar u aanvullende informatie kunt krijgen en waar u terecht kunt met uw vragen.

Bodemversteviging: wat is het en waarom is het nodig?

Het grootste deel van de Noord/Zuidlijn loopt diep onder wegen en straten en soms onder huizen of gebouwen. Op enkele plaatsen komen de tunnelboormachines dichtbij funderingen. Op die plaatsen zijn we extra alert en treffen we extra maatregelen.

Het valt niet uit te sluiten dat de tunnelboormachines diep onder de grond een kleine beweging in de bodem veroorzaken. Die beweging kan teniet worden gedaan door de grond op een aantal plaatsen onder de fundering als het ware op te pompen. Dit gebeurt door het injecteren van kleine hoeveelheden water-cementmengsel (grout). Met lange dunne boorlansen wordt dit grout vanuit een diepe verticale schacht in de grond gebracht. Deze techniek is eerder succesvol toegepast bij onder andere de Jubilee Line Extension in Londen en bij de aanleg van de HSL onder station Antwerpen Centraal.

Werkzaamheden in drie fasen:

De werkzaamheden voor de bodemversteviging zijn grofweg in drie fases te verdelen:

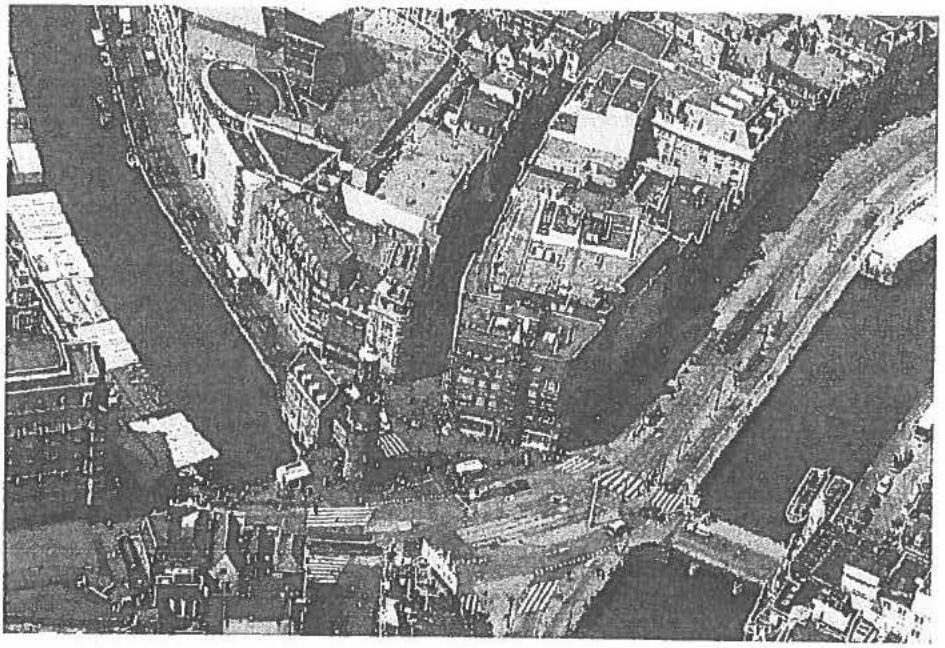
1 Voorbereidende werkzaamheden zoals omleggen van kabels en leidingen en verplaatsen van straatmeubiliair.
2 Bouwterrein inrichten, schacht maken en lansen aanbrengen.
3 Injecteren van de grond met grout tijdens passage tunnelboormachines.

Om de groutinjecties zo nauwkeurig mogelijk te kunnen uitvoeren, zal in sommige gebouwen extra meetapparatuur worden aangebracht, die de eventuele bewegingen in de grond registreert. Deze apparatuur zal in de meeste gevallen in de kelder van een gebouw terechtkomen.

Inrichting werkterreinen

Op dit moment is het projectbureau Noord/Zuidlijn samen met ingenieursbureaus en stadsdelen druk bezig met de voorbereiding voor de werkzaamheden om het injecteren van de bodem tijdens het passeren van de tunnelboormachine mogelijk te maken. Deze zogenaamde bodemversteviging gebeurt vanaf verschillende (nieuwe) werkterreinen langs het boortracé.

Er moet bij de inrichting van deze werkterreinen met verschillende belangen rekening worden gehouden. We kunnen nog niet precies zeggen hoe groot de werkterreinen worden, maar het uitgangspunt is ze zo klein mogelijk te houden. Per locatie variëren ze in grootte en vorm en zijn ze gemiddeld 10 of 18 maanden nodig. De locaties van de werkterreinen waar grout, een mengsel van water en cement, onder de funderingen van de betreffende gebouwen wordt geïnjecteerd, worden na beëindiging van de werkzaamheden weer teruggebracht in de oorspronkelijke staat.
De nooduitgangen worden afgedekt met een klep die ingepast wordt in de openbare ruimte en vrij moet blijven.



Luchtfoto van de Munttoren, één van de locaties waar de Noord/Zuidlijn speciale maatregelen treft

Veranderingen op straat

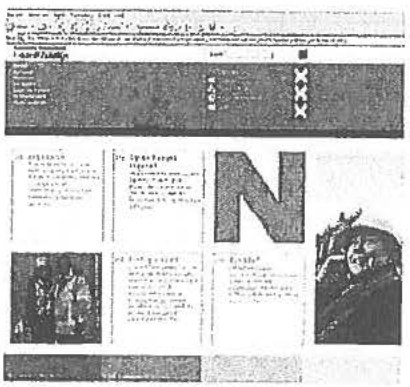
Door de werkterreinen is er minder ruimte op straat, soms is doorgaand verkeer voor langere tijd niet mogelijk. Voetgangers en fietsers kunnen er wel altijd langs. In de Frans Halsbuurt hebben de werkterreinen ook consequenties voor het aantal parkeerplaatsen, dat zal tijdelijk verminderen.

Er wordt gezocht naar alternatieven. Bedrijven in de omgeving van de werkterreinen moeten rekening houden met andere laad/losplaatsen. Dit wordt van geval tot geval bekeken en met de betreffende ondernemers besproken. Tenslotte: de werkzaamheden veroorzaken geluidshinder.

Website vernieuwd

De website van de Noord/Zuidlijn is vernieuwd. Op de site vindt u naast de bekende achtergrondinformatie over de Noord/Zuidlijn ook pagina's met informatie over de onderwerpen die nu actueel zijn. Voor bewoners en ondernemers die in de buurt van de verschillende bouwlocatie wonen is een aparte optie in het hoofdmenu opgenomen. Daarnaast zijn op de nieuwe site extra veel foto's te zien en is er een prachtig beeldarchief waaruit geïnteresseerden foto's kunnen downloaden en (onder naamvermelding van de fotograaf en van de Noord/Zuidlijn) mogen gebruiken.

Het webadres is hetzelfde gebleven: www.noordzuidlijn.amsterdam.nl



Feiten en cijfers

- Een tunnelboormachine legt gemiddeld 8 tot 13 meter per dag af.
- De tunnelboormachines zijn ongeveer 60 meter lang.
- De doorsnede van een tunnelbuis is ongeveer 7 meter.
- In elk nieuwe tunnelgedeelte worden de rails continu verlengd voor de werktrein die materieel en mensen vervoert.

Planning en locaties bodemversteviging en bouw nooduitgangen (wijzigingen voorbehouden)

De eerste tunnelboormachine start in het derde kwartaal van 2008 en is begin 2010 klaar. De tweede tunnelboormachine vertrekt ongeveer drie maanden na de eerste. In het onderstaande schema is per locatie de voorlopige planning van de bodemversteviging weergegeven. Deze kan nog wijzigen en aan de planning kunnen geen worden rechten ontleend.

In het schema zijn de werkzaamheden in twee werkperioden ingedeeld. Tijdens de eerste werkperiode worden de werkzaamheden uitgevoerd die in het overzicht op pagina 2 onder fase 1 en 2 vallen (voorbereidingen, bouwterrein en schacht maken en lansen aanbrengen). In de tweede werkperiode vinden de werkzaamheden van fase 3 plaats (injecteren van de grond met grout tijdens boorpassage).

In de maanden tussen de eerste en de tweede werkperiode vinden geen werkzaamheden plaats. De schacht wordt dan tijdelijk afgedekt en in een aantal gevallen is het mogelijk de ruimte tijdelijk vrij te geven. Het is nu nog niet bekend op welke locaties dit daadwerkelijk gaat gebeuren. Dit is onder andere afhankelijk van de duur van de rustperiode. Zodra wij meer weten informeren wij u hierover.

LOCATIE	WERKPERIODE 1	WERKPERIODE 2
Dam		
Bijenkorf	april 2007 - januari 2008	november 2008 - maart 2009
Madame Tussauds*	*oktober 2007 - juli 2008**	*november 2008 - april 2009**
Rokin		
Industria	januari 2007 - september 2007	december 2008 - april 2009
Muntplein		
Randstadgebouw	juli 2007 - maart 2008	april 2009 - augustus 2009
Muntbrug	september 2008 - september 2009	maart 2009 - juli 2009
Munttoren	oktober 2008 - april 2009	mei 2009 - september 2009
De Pijp		
1e Jacob v.		
Campenstraat	maart 2008 - november 2008**	augustus 2009 - december 2009
- nooduitgang		november 2009 - juli 2010
Daniël Stalpertstraat	mei 2008 - februari 2009**	juli 2009 - november 2009
Saenredamstraat	juli 2008 - juni 2009**	augustus 2009 - november 2009
Cornelis Troostplein		
(nooduitgang)	april 2009 - augustus 2010	
Brug 404	september 2008 - januari 2010**	november 2009 - april 2010
Churchilllaan		
(nooduitgang)	april 2009 - oktober 2010	

* **Er wordt onderzocht of de schacht bij Industria ook kan worden gebruikt voor bodemversteviging onder Madame Tussauds. Als deze proef slaagt, dan vervalt het werkterrein op de Dam tegenover Madame Tussauds. Naar verwachting is dit medio 2007 bekend.**

** **Indien de schacht bij Industria inderdaad ook gebruikt kan worden voor bodemversteviging onder Mme. Tussauds, kan de aannemer op deze locaties ongeveer drie maanden eerder beginnen.**

Colofon Deze nieuwsbrief wordt in een oplage van 7.500 exemplaren gedrukt en huis-aan-huis verspreid in de omgeving van de bouwlocaties. Wijzigingen in planning, ontwerp en onvoorziene omstandigheden voorbehouden. Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Opmaak CO3, Amsterdam
Drukwerk Multicopy Amsterdam
Beeld KVB (pag. 1,2), RoVorm/debeeldbank.com (pag.3), Projectbureau Noord/Zuidlijn (pag. 3).
Verspreiding Number One Verspreiding

Meer informatie?

Informatiepunt Noord/Zuidlijn

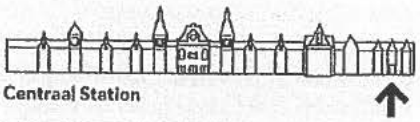
Heeft u vragen of wilt u nadere informatie? U kunt contact opnemen met het Informatiepunt Noord/Zuidlijn.

Telefoon 020 470 4070
E-mail info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl
Website www.noordzuidlijn.amsterdam.nl
Telefoonkaart pagina 331 van AT5

Informatiecentrum Stationsplein 7

In het informatiecentrum vindt u een tentoonstelling met onder andere maquettes, films, foto's en archeologische vondsten. Al uw vragen over de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de bouwwerkzaamheden op en rond het Stationseiland worden hier beantwoord. Voor groepen kunnen rondleidingen georganiseerd worden.

Telefoon 020 344 5070
E-mail stationseiland@pmb.nl
Open dinsdag t/m vrijdag 10.00 – 17.00 uur
zondag 11.00 – 16.00 uur



Schadebureau Noord/Zuidlijn

Het Schadebureau Noord/Zuidlijn is een onafhankelijke instantie waar bewoners en ondernemers terecht kunnen voor schades die veroorzaakt zijn door de aanleg van de Noord/Zuidlijn.

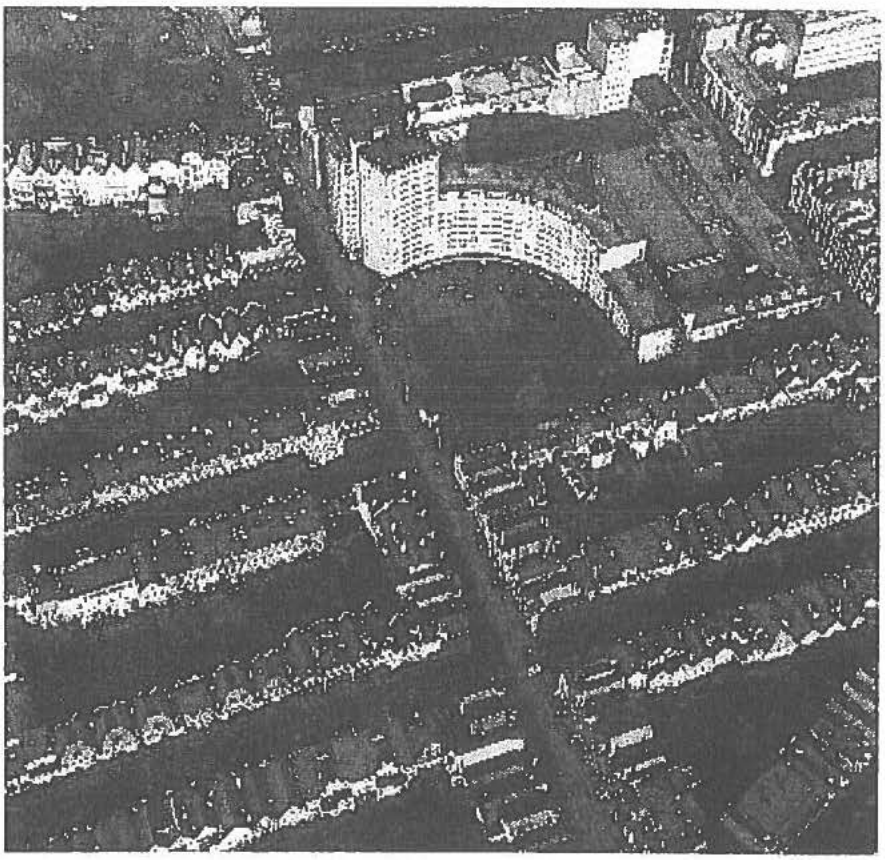
Telefoon 020 344 9500
E-mail schade@sbnzlijn.nl
Website www.sbnzlijn.nl

Nieuwsbrief

Werkzaamheden in De Pijp

Maart 2006

Noord/Zuidlijn

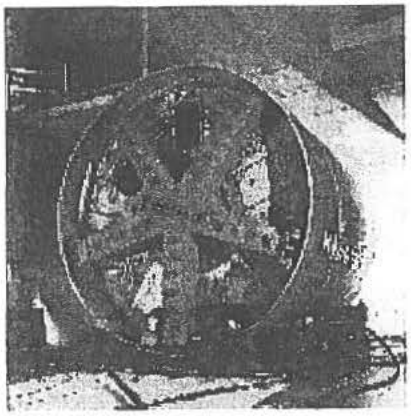


Op dit moment wordt in Amsterdam een nieuwe metrolijn aangelegd: de Noord/Zuidlijn. Deze rijdt vanaf 2012 tussen Amsterdam Noord en Zuid. De lijn wordt 9,7 kilometer lang en krijgt acht stations waaronder het station Ceintuurbaan, midden in De Pijp. Van het ondergrondse deel wordt 3,8 kilometer geboord. Twee grote tunnelboormachines graven vanaf eind 2007 twee tunnels tussen het Damrak en het Scheldeplein. Onlangs is hiervoor een bouwvergunning aangevraagd.

Het grootste deel van de Noord/Zuidlijn loopt onder wegen en straten en dus niet onder huizen of gebouwen. Met uitzondering van een klein stukje in De Pijp. Op enkele plaatsen waar de tunnelboormachines dichtbij de funderingen komen, is extra voorzichtigheid geboden. Daarom worden op die plaatsen speciale maatregelen getroffen. In deze nieuwsbrief leest u meer over deze maatregelen tussen het Marie Heinekenplein en de Gerard Doustraat.

Gemeente Amsterdam

Veiligheid en zekerheid voorop



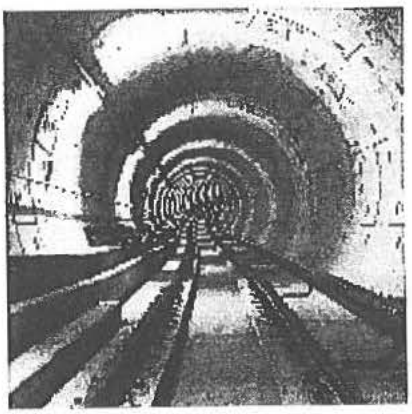
Een tunnelboormachine.

In de afgelopen decennia is veel onderzoek gedaan naar de vraag of een tunnelboormachine (6,5 meter in doorsnede en 60 meter lang) veilig en verantwoord een tunnel kan graven onder onze kwetsbare stad. Het resultaat was dat dit, met de huidige stand van de techniek, mogelijk is. Daarom is ook besloten de Noord/Zuidlijn aan te leggen. Maar veiligheid en zekerheid staan voorop.

Om risico's uit te sluiten zijn de funderingen van een groot aantal panden langs het traject onderzocht. Waar nodig is funderingsherstel uitgevoerd, vaak met subsidie van de gemeente Amsterdam. Op enkele plaatsen in de stad wil de gemeente voor alle zekerheid meer doen dan funderingsherstel alleen. Het gaat in De Pijp om plaatsen waar een tunnel onder huizen loopt en dichtbij funderingen komt, zoals in de Saenredamstraat, de Daniël Stalpertstraat en bij de Marie Heinekentoren.

Het tracé

Het geboorde deel van de Noord/Zuidlijn loopt van het natte Damrak tot het Scheldeplein. De tunnels lopen naast elkaar, maar in de Ferdinand Bolstraat is daar geen ruimte voor. Omdat voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn zo min mogelijk gesloopt wordt, komt in de Ferdinand Bolstraat een station met twee perrons boven elkaar. De tunnels liggen daar dus ook boven elkaar.
Daarom volgen de twee tunnels vanaf het station Vijzelgracht verschillende routes. Eén volgt de Ferdinand Bolstraat, de andere maakt vanaf het Weteringcircuit een bocht en loopt onder de Stadhouderskade, de Eerste Jacob van Campenstraat, de Quellijnstraat, de Daniël Stalperstraat, de Saenredamstraat en de Gerard Doustraat door. Ten zuiden van het station Ceintuurbaan komen de tunnels in de Scheldestraat weer geleidelijk naast elkaar.



Voorbeeld van een tunnelbuis.

Maatregelen

Het valt niet uit te sluiten dat de tunnelboormachine diep onder de grond een kleine beweging in de bodem veroorzaakt. Die beweging kan teniet worden gedaan door de grond op een aantal plaatsen onder de fundering als het ware op te pompen. Dit gebeurt door het injecteren van kleine hoeveelheden water-cementmengsel (grout). Met lange dunne boorlansen (soms tot wel 50 meter lang) wordt dit grout vanuit een verticale ondergrondse schacht in de grond gebracht. De lansen hebben om de meter een kleine opening van waaruit het mengsel de grond ingespoten wordt. Het gaat hier om een preventieve maatregel, bedoeld om verplaatsingen in de ondergrond te minimaliseren.
De techniek is in het buitenland al vaak toegepast.

Monitoring

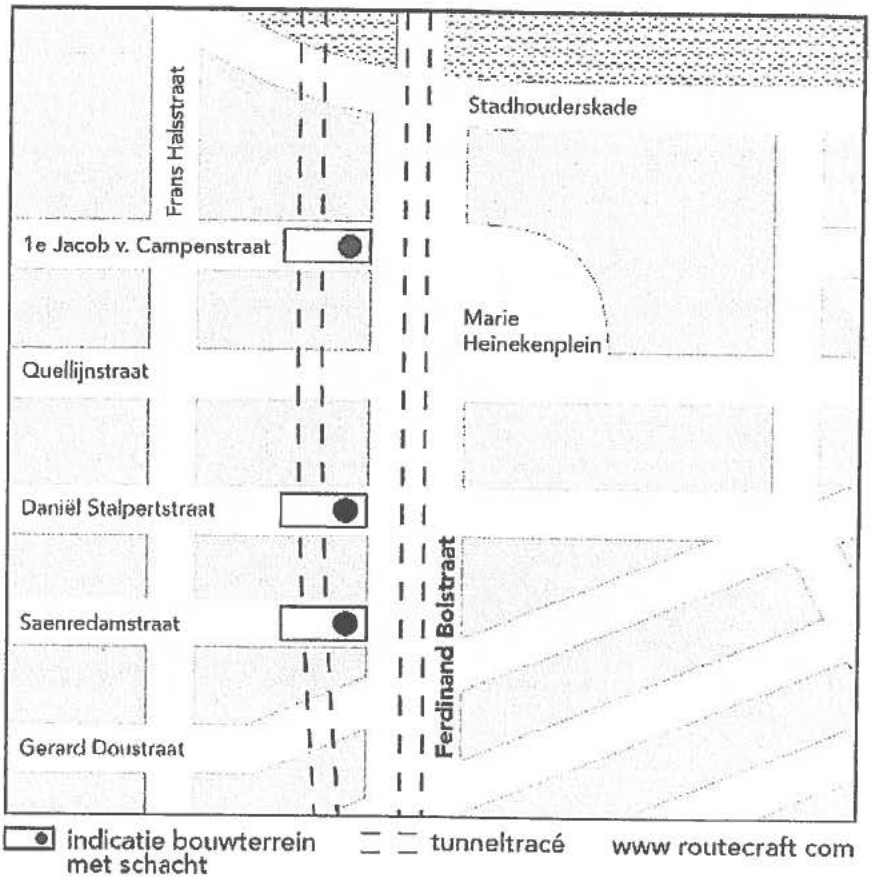
De effecten van de werkzaamheden op de omliggende panden worden constant en nauwlettend in de gaten gehouden. Hiervoor is langs het te boren tracé van de Noord/Zuidlijn een geavanceerd computergestuurd meetsysteem aangebracht op gebouwen en in de grond. Voor, tijdens en na de bouw wordt ondergronds en bovengronds gemeten, 24 uur per dag.
Met de boven- en ondergrondse metingen is op ieder moment duidelijk wat er langs het tracé gebeurt. Het meetsysteem signaleert direct als een gebouw te veel beweging vertoont. Als dat nodig is, wordt meteen ingegrepen.

Nooduitgangen

Ook na de bouw staat veiligheid voorop. De veiligheid van de metrolijn is gebaseerd op het 'veilige havenprincipe'. Dat betekent dat de metro altijd doorrijdt naar het volgende station. Daar zijn alle faciliteiten aanwezig om passagiers in veiligheid te brengen.
Voor extra veiligheid worden ook nooduitgangen aangelegd zoals in de Eerste Jacob van Campenstraat.
Hiervoor wordt een verticale schacht gemaakt. In de schacht komen trappen, afgedekt met een klep die automatisch opent bij calamiteiten.

Waar wordt gewerkt?

Voor de nooduitgang en de maatregelen zijn op straatniveau werkterreinen van 40 tot 50 meter lang nodig. Kabels en leidingen die in de weg liggen, worden verplaatst en eventueel straatmeubilair wordt (tijdelijk) verwijderd. Vervolgens wordt er een verticale betonnen schacht gemaakt. Vanuit de schacht wordt een waaier van lansen in de grond onder de fundering van de gebouwen aangebracht. De exacte gevolgen en planning van het werk zijn nu nog niet precies bekend. U ontvangt hierover later meer informatie.



Werkterreinen
In de Saenredamstraat, de Daniël Stalperstraat en de Eerste Jacob van Campenstraat komen werkterreinen, vlakbij de Ferdinand Bolstraat (zie het kaartje). Hier worden de schachten gemaakt. In de Eerste Jacob van Campenstraat wordt de schacht van de nooduitgang ook gebruikt voor de groutinjecties onder de Marie Heinekentoren. De schachten worden ongeveer 15 meter diep; die van de nooduitgang circa 35 meter. Op dit moment wordt nog onderzocht hoe de terreinen precies worden ingericht.

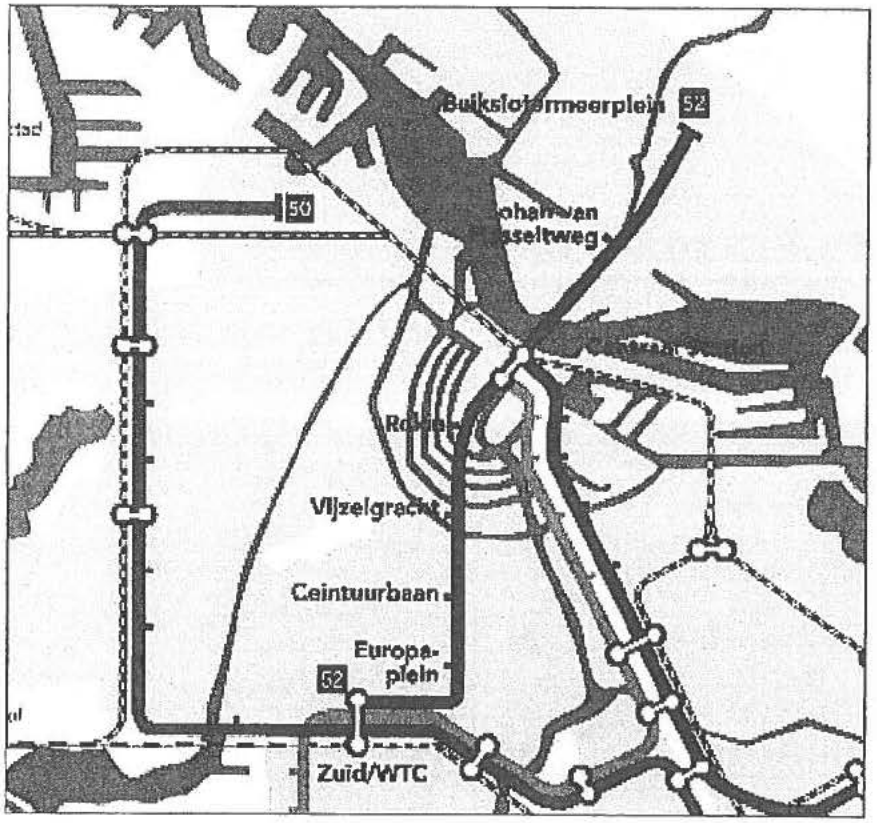
Bereikbaarheid
Door de ligging van de bouwterreinen is er minder ruimte, maar huizen, bedrijven en horeca blijven bereikbaar. Voetgangers kunnen aan beide zijden langs het bouwterrein; fietsers worden omgeleid. Voor autoverkeer worden de drie genoemde straten tussen de Frans Halsstraat en de Ferdinand Bolstraat doodlopend. Bewoners kunnen tot het bouwterrein rijden en daar keren (via een keerlus). Voor de bereikbaarheid van de buurt wordt in enkele omliggende straten de rijrichting omgedraaid.

Hinder
De werkzaamheden veroorzaken hinder en ongemak. Door de bouwterreinen verdwijnen er bijvoorbeeld parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen. Op dit moment wordt nog gezocht naar oplossingen hiervoor. Het werk zelf veroorzaakt ook geluidshinder. Bij de inrichting van het bouwterrein wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de buurt.

Planning
Zoals het er nu uitziet, begint het verleggen van kabels en leidingen eind 2007. Vervolgens worden de werkterreinen ingericht voor het maken van de schachten. Deze werkzaamheden duren ongeveer een jaar. Uitzondering vormt de schacht in de Eerste Jacob van Campenstraat. Omdat deze veel dieper is, wordt hier ook langer gewerkt: in totaal ongeveer anderhalf jaar. Als de tunnelboormachines langs zijn geweest, is een aantal weken nodig om de werkterreinen op te ruimen en de openbare ruimte weer in oude staat te herstellen.

Informatiemarkt

Ongetwijfeld heeft u, na het lezen van deze nieuwsbrief, nog veel vragen. Kom daarom naar de informatiemarkt op:
donderdag 18 mei 2006
16.00 – 20.00 uur
Stationsplein 7, informatiecentrum Noord/Zuidlijn en Stationseiland.



Het tracé van lijn 52, de Noord/Zuidlijn.

Meer weten?

Informatiepunt Noord/Zuidlijn
Heeft u vragen of wilt u nadere informatie? U kunt contact opnemen met het Informatiepunt Noord/Zuidlijn.

Telefoon: 020 470 4070
Fax: 020 556 5708
E-mail:
info.noordzuidlijn@ivv.amsterdam.nl
Website:
www.noordzuidlijn.amsterdam.nl
Teletekst: pagina 331 van AT5

Informatiecentrum Stationsplein 7
In het informatiecentrum vindt u een tentoonstelling met maquettes, films, foto's en archeologische vondsten. Al uw vragen over de aanleg van de Noord/Zuidlijn en alle bouwwerkzaamheden op en rond het Stationseiland worden hier beantwoord. Voor groepen kunnen rondleidingen georganiseerd worden.

Telefoon: 020 344 5070
E-mail: stationseiland@pmb.nl
openingstijden:
dinsdag t/m vrijdag 10:00 – 17:00 uur
zondag 11:00 – 16:00 uur

Schadebureau Noord/Zuidlijn
Het Schadebureau Noord/Zuidlijn is een onafhankelijke instantie waar bewoners en ondernemers terecht kunnen voor schades die veroorzaakt zijn door de aanleg van de Noord/Zuidlijn.

Telefoon: 020 344 9500
E-mail: schade@sbnzlijn.nl
Website: www.sbnzlijn.nl

Colofon
Deze nieuwsbrief wordt in een oplage van 2.500 exemplaren gedrukt en huis-aan-huis verspreid in de omgeving van de bouwlocatie. Wijzigingen in planning, ontwerp en onvoorziene omstandigheden voorbehouden. Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.
Opmaak en drukwerk: MultiCopy Amsterdam
Beeld: RoVorm/debeeldbank.com, Adviesbureau Noord/Zuidlijn, DAV Digital, Bureau Mijksenaar/GVB
Verspreiding: Number One Verspreiding

BIJLAGE 2

Bouwwerkzaamheden station Ceintuurbaan

Periode		Omschrijving werkzaamheden
Mitigerende maatregelen/nooduitgang 1e Jacob van Campenstraat		
19 oktober 2009		Start werkzaamheden
		Kabels en leidingen verleggen
31 december 2009		herinrichting straat gereed.Straat weer opengesteld voor verkeer
1 mei 2010		Start bouw schacht, straat afgesloten
		Schacht gereed September 2010
		Aanbrengen lansen + herinrichting straat
28 februari 2011		Straat weer opengesteld voor verkeer
Herstart ivm passage oostbuis		
1-feb-12		Voorbereidingen
mei-12		Passage Victoria
jul-12		start werkzaamheden tbv ombouw naar Nooduitgang
okt-12		Start werkzaamheden op M.Heinekenplein tbv vriesinstallatie
okt-13		Vrieswerkzaamheden gereed, Ontmanteling vriesinstallatie
nov-13		Start afbouw NoodUitgang
mrt-14		Werkzaamheden gereed.

laatste wijziging: 28-03-07

BIJLAGE 3

Bezoekadres
Stationsplein 7
1012 AB Amsterdam

Postbus 2181
1000 CD Amsterdam
Telefoon 020 556 5080
Fax 020 556 5708
www.amsterdam.nl/metro

Gemeente Amsterdam
Dienst Metro

Retouradres: Dienst Metro, Postbus 2181, 1000 CD Amsterdam

Schadecommissie Noord/Zuidlijn
Mevrouw art. 5.1 lid 2 sub e WOO
Postbus 15378
1001 MJ AMSTERDAM

Ontv.: 6/12/2013

Datum	28 november 2013
Ons kenmerk	SBZ/UIT/00065
Uw kenmerk	N000273
Behandeld door	art. 5.1 lid 2 sub e WOO
Doorkiesnummer	
Faxnummer	
E-mail	

Onderwerp zienswijze op conceptadvies inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Geachte mevrouw art. 5.1 lid 2 sub e

De dienst Metro heeft kennisgenomen van het conceptadvies, dat de Schadecommissie Noord/Zuidlijn op 12 november 2013 heeft uitgebracht naar aanleiding van het schadeverzoek van art. 5.1 lid 2 sub e WOO. Dienst Metro heeft geen formeel bezwaar tegen het uitgebrachte advies.

Met vriendelijke groet,

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

BIJLAGE 4

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Van: art. 5.1 lid 2 sub e WOO
Verzonden: dinsdag 11 februari 2014 13:11
Aan: art. 5.1 lid 2 sub e WOO
Onderwerp: referentie : N000273

Geachte mevrouw art. 5.1 lid 2 sub e WO

Afgelopen week hebben wij verzoek tot nadeelcompensatie, m.b.t. schadejaar 2012, ingediend bij dhr. art. 5.1 lid 2 sub e WOO
Uit de daarop volgende correspondentie blijkt dat u nog niet in het bezit bent van, door de schadecommissie vereiste, verklaring zoals deze gesteld is in de brief van de commissie van 12 november 2013.

Via deze weg wil ik u deze verklaring nogmaals doen toekomen.

In het conceptadvies wordt er op pagina 17 aangegeven dat de herkomst van de *afschrijving op immateriële vaste activa* in de jaarrekening niet duidelijk wordt.
Deze post heeft betrekking op de **afkoop van het franchisecontract**
De totale som van deze afkoop bedroeg art. 5.1 lid 2 sub f WOO, deze zullen wij in 10 jaar tijd afschrijven via de post immateriële vaste activa vanaf het boekjaar 2010.

Hopelijk heb ik u hiermee voldoende geïnformeerd

Met vriendelijke en gastvrije groet,

art. 5.1 lid 2 sub e WOO