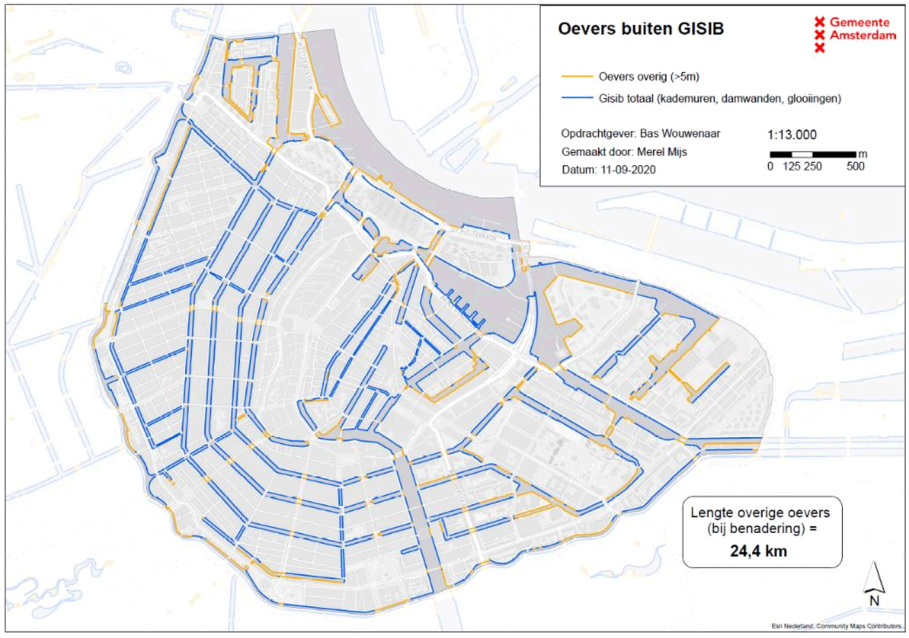
Stand van zaken Grimburgwal

Op 29 september wordt de Voortgangsrapportage van het programma Bruggen en Kademuren besproken in het college. In bijbehorende aanbiedingsbrief aan de raad gaan we in op de situatie bij de Grimburgwal. Graag geven we u aanvullend op de informatie in de brief nog wat extra achtergrond over de eigendomssituatie en het onderzoek naar de oorzaak van de verzakking.

Eigendomssituatie kades en oevers
Het programma Bruggen en Kademuren is van start gegaan met een scope van de circa 200 km kademuur met constructieve delen in eigendom/beheer van de gemeente. De overige circa 400 km in eigendom van Amsterdam (veelal groene oevers en beschoeiingen) wordt beheerd door de Assetmanager. Deze verdeling is gemaakt op basis van een risico-inschatting en maatschappelijke impact met betrekking tot de gefundeerde kademuren en de noodzaak tot prioriteren tot een duidelijke te organiseren scope.

Met het incident met de Grimburgwal volgden de vragen hoe het zit met het areaal dat niet in bezit of in beheer is van de gemeente. Dit zijn we verder in kaart aan het brengen. Daar waar wij geen eigenaar zijn is het niet altijd gelijk duidelijk wie dan wel. Dat is in veel gevallen een zoektocht in de archieven. Grofweg kunnen we wel de grootste partijen onderscheiden, zoals het Havenbedrijf Amsterdam, waterschappen en provincie. In het Centrum zijn de UvA, de Marine en woningbouwcorporaties herkenbare grote eigenaren. We werken door aan het in beeld krijgen van eigendomssituaties, samen met stadsdelen, omgevingsdienst om, zoals in de staf besproken, te komen tot een vorm van communicatie met deze eigenaren.



Toezicht op veilig gebruik openbare ruimte
De gemeente Amsterdam heeft een rol als toezichthouder op onder andere de constructieve veiligheid van bestaande bouwwerken. Toezicht en handhaving van de stadsdelen en de Omgevingsdienst (in het geval van grootstedelijke gebieden als Zuidas of Stationseiland) zijn samen het bevoegd gezag. Met het bevoegd gezag (onder verantwoordelijkheid van [redacted]) bespreken we hoe de gemeente en het huidige beleid van toezicht en handhaving zich verhoudt tot de eigenaren en de maatschappelijke consequenties. De uitkomsten hiervan bespreken we met u en [redacted].

Onderzoek naar de oorzaak van de verzakking van de Grimburgwal
We vermoeden nog steeds dat een combinatie van factoren heeft geleidt tot het uiteindelijk bezwijken van de constructie. We kunnen niet zeggen welke factor de doorslag heeft gegeven.

- Het is een oude, vrij licht ontworpen constructie

De kade is in 1870 gebouwd tegelijk met het gebouw erachter. In 2014 is het gebouw inclusief fundering gerenoveerd. De kade is niet meegenomen bij de renovatie. Vergeleken met andere kademuren in de stad is constructie vrij licht uitgevoerd en kan dus ook minder belasting aan. De kade kon ook lichter gebouwd worden, omdat het terrein achter kade smal is en alleen wordt gebruikt door fietsers en voetgangers. Het grondscherm dat uitspoeling van grond tegen moet gaan lijkt kleiner te zijn geweest, dan dat het had moeten zijn volgens de ontwerptekeningen. Uit de duikinspecties blijkt dat er schade was aan de houtconstructie waar de muur op stond. Het is lastig te vast te stellen waardoor deze schade kan zijn ontstaan.

- Mogelijke overbelasting op het terrein achter de kade

Op foto's tijdens de verbouwing van het pand genomen in 2014 is te zien dat het terrein achter de kade gebruikt is voor opslag van bouwmateriaal en sloopafval. Het gewicht hiervan is aanzienlijk hoger dan de normale belasting door fietsers en voetgangers. Op foto's van februari van dit jaar is te zien dat de kade aan het vervormen was waardoor het straatwerk los kwam te liggen. Het straatwerk is in mei van dit jaar hersteld. Een zwakke kade waarachter straatzand door trillen verdicht en wordt, kan meer gaan vervormen.

- Invloed van schepen die de scherpe bocht op Grimburgwal maken

De Grimburgwal is erg een smalle gracht, waar schepen een scherpe bocht moeten maken. Om de bocht te maken gebruiken ze de schroeven, die het water en de bodem opwoelen. De waterdiepte voor de ingestorte kade was daardoor minimaal een halve meter dieper dan op andere plekken. Dit kan de kade instabieler maken. Ook botsen schepen regelmatig tegen de kade. Hiervoor is jaren geleden al wrijfhout tegen het metselwerk bevestigd. Vanwege drukte op het water is een aantal jaar geleden éénrichtingsverkeer ingesteld en de vaarrichting omgekeerd. Daarna kwamen schepen bij het maken van de bocht net tegen een andere plek tegen de kade, waardoor nieuwe schades aan het metselwerk zijn ontstaan, net naast het wrijfhout.

- Sinkholes

Enkele weken voor de kade instortte ontstonden problemen bij de hemelwaterafvoer. Het is waarschijnlijk dat er verzakkingen van de kade waren waardoor de pijp van regenwaterafvoer is losgekomen. Hierdoor konden sinkholes ontstaan.