

Bijeenkomst besturen VVE-s en bewonerscommissies op het GWL-terrein **Zondag 12 maart 2023, 15.30 uur**

Aanwezig: Alexander C (2B), Annemarie vZ (15), Aty J (5), Berthy P (2C), Corine M (1), Harmen S (3), Henrike B (6), Josje G (7-10), Marijke vdV (11,13), Marijke S (11-13), Mary B (4), Michel F (12), Pieter L (5), Vera W (15), Vibeke D (2C).

Gespreksleiding: Jan-Willem K, Notulen: Lex dJ

De bijeenkomst bestond uit drie delen. In het eerste deel werd bediscussieerd welke maatregelen kunnen helpen om de buurt weer auto- en brommervrij te krijgen. In het tweede deel vertelden de aanwezige bestuursleden welke onderwerpen nu in hun woonblokken spelen. Dit zijn overwegend onderhoudskwesties. In het derde deel vertelde Michel Floris hoe het gaat met het grijswatersysteem voor toiletten dat nog in een aantal woonblokken wordt toegepast.

A. GWL-terrein auto- en brommervrij. Inventarisatie van de problemen rond het verkeer in de buurt:

- Vanuit de koepelvereniging is een analyse gemaakt van de huidige toestand betreffende het gebruik van het GWL-terrein als laad- en losplaats en parkeerplaats van auto's en bestelwagens, en als sluiproute voor brommers en (snel) fietsverkeer. Van deze analyse is een verslag gemaakt waarin ook voorstellen worden gedaan om de situatie te verbeteren (14 februari 2023). De bijeenkomst begon met een verdere toelichting door Jan-Willem van de huidige toestand en de problemen die daaruit voortkomen.
- Het GWL-terrein is opgezet als autovrije buurt. Er komen echter vrijwel dagelijks auto's en busjes op het terrein. Vaak om te laden en te lossen (particulieren, bezorgdiensten, aannemers). Geregeld staan busjes hier ook de hele dag geparkeerd (meest aannemers). Als je de chauffeurs er op aanspreekt krijg je vaak een grote bek terug, of de chauffeur schermt met een al-dan-niet geldige ontheffing. Parkeren buiten het GWL-terrein is duur, en de chauffeurs nemen een eventuele boete voor lief.
- Tijdens het bezoek van wethouder Ester Fabriek op 18 februari jl. stonden er veel busjes op het terrein. Zij raakte daardoor overtuigd van de misstand. Er werd daarna iets strenger gehandhaafd door BOA's, maar dat is inmiddels weer voorbij. Er is wel een meldpunt bij de gemeente waar je verkeerd geparkeerde auto's kunt aanmelden. Als de chauffeur geen ontheffing heeft kan hij worden beboet. Maar de gemeente is nogal onduidelijk in het afgeven van ontheffingen. Er is doorgaans geen overleg met woordvoerders van de wijk. Verhuizers hebben vrijwel standaard een ontheffing in de cabine liggen.
<https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7B3275AC05-46A4-43CA-9235-5113D43E6AB0%7D> Telefoonnummer van het meldpunt: 14020
- Er zijn 28 punten waar (gemotoriseerd) verkeer toegang heeft tot de buurt. Vijf daarvan zijn breed genoeg voor auto's. Barrières in de vorm van sleutelpaaltjes zijn makkelijk te openen en te saboteren. Vaak zijn de verwijderbare paaltjes weg. Handige chauffeurs weten geregeld ook op andere plaatsen toegang te krijgen. Het GWL-terrein wordt door brommers en scooters, e-bikes en fietsen gebruikt als sluiproute vooral tussen oost en west. Vaak rijden die op hoge snelheid. De meest gebruikte routes lopen vanaf het trottoir langs de Praxis over Watertorenplein en Waterspiegelplein richting de J.M.Kemperstraat, langs de Waterleliegracht richting de Van der Hoopstraat en onder de poort door over de Waterkersweg naar de Van Hallstraat. Sinds 'Thuisbezorgd' een centraal punt heeft aan de Isaac Gogelweg is het aantal bezorgers op e-bikes sterk toegenomen. Binnenkort verplaatst bezorgdienst

Flink zijn distributiecentrum van het Van Limburg Stirumplein naar het Van Slingelandtplein, waardoor het aantal fietsbezorgers verder zal toenemen.

- De status van onze buurt is onduidelijk. Is het een voetgangersgebied waar fietsers getolereerd worden? De verhoging van het terrein geeft aan dat het trottoir is. Bij de dam op de Waterpoortweg geeft een bord 'stapvoets rijden', aan dat je er zou mogen rijden. Het grote aantal opritjes aan de rand van de wijk, in allerlei soorten en maten, maakt het er niet duidelijker op.

Hoe gaan we deze problemen te lijf? Om tot een plan van aanpak te komen kijken we eerst wat voor de aanwezigen de belangrijkste irritaties zijn.

- De meeste aanwezigen hebben veel bezwaar tegen de hardrijdende brommers en fietsers in de buurt. Vooral de onveilige situatie die er door ontstaat, zeker op plaatsen waar door begroeiing of bebouwing weinig overzicht is in de bochten. E-Bikes hoor je niet aankomen. Ook ouders met een e-bakfiets vol kinderen rijden vaak hard. Hardrijdende brommers zorgen ook voor gevaar, en daarbij maken ze veel lawaai. Het valt op dat bewoners langs één van de doorgaande routes meest klagen over brommers en fietsen. Verder kwam er een opmerking over het Watervalplein, waar een herinrichting de doorgaande lijn uit de route gehaald heeft. Dit heeft een (voor ons) gunstig effect op het gedrag van brommers en fietsers.
- Dan volgen de klachten over auto's en busjes die op het terrein geparkeerd blijven staan. Over het algemeen hebben aanwezigen nog wel begrip voor laden en lossen op het terrein, maar minder met langparkeerders. Bewoners weten niet waar ze met hun klachten over langparkeren terecht kunnen. Het beleid rond ontheffingen is onduidelijk. Melden bij de gemeente van langparkeerders is wel mogelijk.
- Sommige bewoners zouden weer terug willen naar de oorspronkelijke voorschriften van het terrein: auto's slechts tot aan de rand, en niet in de wijk. Wel hebben we te maken met aanscherping van ARBO-regels. Waar 25 jaar geleden nog met spierkracht verhuisd kon worden is nu een verhuislift voorgeschreven. Expliciet werden de bezorgers van Picnic genoemd, die met hun elektrische wagentje een bepaalde bocht niet kunnen nemen, en dan maar door het plantsoen heenrijden.

Welke oplossingen staan ons ter beschikking?

- Wat toegang door auto's betreft: er zijn nu 5 toegangspoten: 2 zouden voldoende zijn, ook voor de hulpdiensten. Via het Waterspiegelplein kan het noordelijke deel van de wijk bereikt worden, via de Waterleliegracht het hele zuidelijke deel. De Waterloop vanaf de Van Hogendorpstraat zou eventueel een alternatief zijn.
- Het aantal opritten voor brommers en fietsers zou teruggebracht kunnen worden. Dat zou meer druk geven op de overgebleven plekken, maar als het doorgaande verkeer daardoor verminderd kan worden hoeft dat geen probleem te zijn. Wel verslechtert de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. En we willen het open karakter van de wijk wel behouden.
- Voor een groene wijk is het GWL-terrein nog erg 'stenig'. In hoeverre kan aanpassing en vergroening van de inrichting de doorgang voor snelle (brom)fietsers verminderen? De herinrichting van het Watervalplein heeft al resultaat aangetoond. Wellicht heeft het aanbrengen van drempels, het verwijderen van al te rechte lijnen of een open bestrating effect. En misschien kunnen we aanpassingen doen aan de inrichting van de Waterleliegracht als de knotwilgen geplaatst worden.
- Meer handhaving. Maar de wijkagent is weg, en een andere wijkagent gaat onze wijk 'erbij doen'. Controle per camera is effectief, zo blijkt op de Buysbrug (Buyskade

naar Jan van Galenstraat), maar is duur. Ook in de Tollensstraat (Kinkerbuurt) werkt extra controle, maar die situatie is niet vergelijkbaar met de onze.

- Parkeervakken voor motoren en brommers aan de rand van de wijk. Oorspronkelijk zouden brommers geen toegang hebben tot de wijk, dus ook niet om te parkeren. Vooral bij blok 16 parkeren er veel. Er is slechts één officiële parkeerplaats voor brommers. Hier zouden er meer van kunnen komen, en aantrekkelijker ingericht.
- Laden, lossen en verhuizen zou tot aan de rand van de wijk moeten, waarna het met (elektrische) karretjes verder de wijk in gebracht wordt. Maar die karretjes zijn er nooit gekomen, en de grote trekwagen bij het buurthuisje is moeilijk beschikbaar, zeker op korte termijn. Zijn er mogelijkheden dat je met je betaalpas direct een karretje beschikbaar hebt en die verder zo ingesteld is dat deze blokkeert als je de buurt verlaat. En bieden venstertijden voor leveranciers en verhuizers soelaas?

Kortom:

- Hoe komen we tot een visie wat onze wijk betreft?
- In hoeverre willen en moeten we de gemeente daarbij betrekken?
- Wie wil er meedenken over aanpassingen in de wijk?
- Kunnen we 'artists impressions' ontwikkelen voor gewenste aanpassingen in de wijk?

Want alleen met nieuwe aanwijzingsborden, het plaatsen van nieuwe fietsnietjes en andere stalen barrières komen we er niet meer.

B. Wat speelt er in de woonblokken? Vragen en opmerkingen van de vertegenwoordigers.

- Henrike (blok6): Blok 6 is dringend aan groot onderhoud toe. Een schilder is nog wel te vinden, maar geen aannemer wil in deze tijd van hoge werkdruk en hoge prijzen een offerte maken. Wie weet er een aannemer?
- Vera (blok 15): De hydrofoor maakt constant geluid. Dit probleem blijkt zich ook voor te doen bij andere blokken. De hydrofoorsystemen in onze wijk (voor leidingwater en voor grijswater: het regenwater om de toiletten mee door te spoelen) gaan zo'n 15 jaar mee. Inmiddels zijn ze veel ouder en vaak al dikwijls gerepareerd. Onderhoudscontracten zijn overgedaan aan andere bedrijven en monteurs met kennis van zaken zijn gepensioneerd of vertrokken. En bij de huurblokken zijn de bewoners altijd weggehouden van het reilen en zeilen van de hydroforen.
- Het bekabelde belbord van blok 15 werkt niet goed meer. Wie heeft er ervaring met draadloze belsystemen? De ervaringen tot nog toe zijn niet bemoedigend. Het succes van een draadloos systeem hangt erg af van de structuur van het gebouw. Er is vorig jaar wel onderzoek naar verricht. Diego Pos schijnt er vanaf te weten.
- Mary (blok 4): Wie is er al aangesloten op het glasvezelnet? Alexander (blok 2) 'na lang zeuren en bellen'. Verder steken nog overal in de wijk kabeltjes uit de grond, maar er komen wel geregeld colporteurs met aanbiedingen langs.
- Wie heeft er ervaring met betonreparatie? Michel (blok 12): uiteindelijk dan toch maar, weinig milieubewust, epoxyhars. Het zit wel goed.
- Alexander (blok 2a): De bakstenen aan de zuid- en westgevel van blok 2 laten los, als gevolg van slecht bouwen en de inwerking van zuidwesterwind. Er ontstaat daardoor een gevaarlijke situatie. Herstel kost echter meer dan ½ miljoen. Blok 4, 11 en 13 hebben dezelfde problemen. Blok 1, een huurblok, heeft wel al een renovatie gehad.

- Blok 11 en 13 werken aan een meerjarig verduurzamingsplan. Dat omvat zonnepanelen, bouwtechnische aanpassingen, maar ook gedragsaanpassingen van de bewoners. Iemand begeleidt het proces. Wel: de kosten blijven maar stijgen.
- Bij Josje (blok7-10) is gerenoveerd. De bouwlieden klaagden keer op keer 'wat is dit slecht gebouwd'. Tot nog toe zijn er steeds problemen aangepakt, maar aan de slechte structuur is weinig gedaan.
- In blok 5 stuit Rochdale bij de renovatie van de daken op gelijke problemen, maar Rochdale is weinig mededeelzaam. De dynamiek van een woningbouwvereniging, die zich voor het zoveelste pandje met wat bouwtechnische problemen geplaagd ziet, is anders dan die van eigenaren-bewoners die meer betrokkenheid met hun pand voelen. Volgens Jan-Willem was vijf jaar geleden binnen de technische commissie de uitwisseling met Rochdale wel goed. Via Diego is de naam van de toenmalige aannemer (Logchies) en de contactpersoon bij Rochdale wel bekend.

C. De werking van het grijswatersysteem voor toiletten door Michel Floris.

In de meeste blokken op het terrein is de grijswaterinstallatie, die water levert voor het doorspoelen van de toiletten, nog in min of meerdere mate werkzaam. Alleen de blokken 6, 11 en 13 gebruiken de installatie niet meer.

In enkele blokken wordt het water, dat opgevangen wordt op het dak, na filtering opgevangen in vier opslagtanks die via een (dunne) leiding met elkaar in verbinding staan. Het niveau in alle vier de tanks zou op het zelfde niveau moeten staan. Een sensor in de eerste tank registreert of die tank (en daarmee alle vier)vol is. Dan wordt het binnenkomende regenwater afgevoerd naar het riool. Een sensor in de laatste tank neemt waar of die tank leeg is, en laat dan leidingwater toe, zodat er altijd water is om door te spoelen.

Er komt met het regenwater vuil mee vanaf het dak. Er zitten daarom diverse filters in het systeem. Die voorkomen echter niet altijd dat de leidingen tussen de vier opslagtanks verstopten. Dan kan het voorkomen dat water niet doorstroomt van de eerste naar de volgende tanks. De eerste tank kan dan vol zijn, en het binnenkomende regenwater afvoeren naar het riool, terwijl de verder gelegen tanks gevuld worden vanuit de waterleiding. De waterrekening van het gehele woonblok kan dan flink oplopen, zoals gebeurd is in blok 12. Schoonhouden van de filters en de opslagtanks is dus essentieel.

Een hydrofoorpomp pompt het water naar de reservoirs van de toiletten in het blok. Zo'n pomp gaat ongeveer 15 jaar mee. Pompen zijn diverse malen gerepareerd, vervangen of buiten gebruik gesteld. Rochdale heeft van 17 jaar de pompen in zijn blokken vervangen en een beter filtersysteem aangebracht. Het systeem heeft nu minder controle en reiniging nodig, en zou goed moeten werken, maar blok 5 heeft last van ernstige lekkage. Een afstelkwestie of is er toch iets anders mis?

De hydrofoor in blok 14 heeft de laatste maanden problemen gegeven: aanvankelijk werkte hij niet, na reparatie maakt hij steeds als hij aansloeg veel lawaai. Het bleek dat Duivelaar niet bij machte was (of niet geïnteresseerd) om hem deugdelijk te repareren. De ruimte in het gebouw waar de pomp is ingebouwd is te klein voor een standaardpomp. Het bedrijf dat de installatie indertijd heeft aangebracht, WILO, bleek nog wel contact te hebben in Duitsland, vanwaar een aangepaste pomp geleverd kon worden. Uiteindelijk zijn er diverse monteurs meerdere dagen mee bezig geweest, en, aldus een monteur, het werkt nu weer, maar het is nog niet zoals het moet zijn. Of Ymere, de huiseigenaar, veel bespaard heeft met het overstappen naar een ander onderhoudsbedrijf, lijkt twijfelachtig.

<https://oud.gwl-terrein.nl/wiki/grijswatersysteem/>

<https://oud.gwl-terrein.nl/wiki/hydrofoor-pompen/>