

Grijsboek

Vijzelgracht Deel II

Uitzicht van een tweejarige op weg naar de peuterspeelzaal



Daar gaan we... de 'oversteek' op de Vijzelgracht.



Het is al druk. Staat een auto.



Mamma groet pratende vrouwen.



Ik kijk maar de andere kant op.



Ja, om de bumper heen zie ik weer al dat lekkere fruit.



Even kijken of mijn kinderwagen erdoor komt.



Je zou toch denken dat het pad hier niet verder gaat..



maar ik weet beter. Mamma vind zo weer een weggetje.



Zie je de opening al?



De weg gaat het hoekje om.



En dan zie je dit.



En dan ga je weer een hoekje om.

Colofon

Eindredactie
Jan Monasso
jan.monasso@planet.nl

Lay-out & fotografie
Helena van Gelder
Prre.van.gelder@inter.nl.net



Lijnbaansgracht. Goede lawaai luiken!

Geluidsoverlast, luchtverontreiniging, bouwschade, verkeersonveiligheid, omzetverlies en vervuiling

Inleiding

Voorgeschiedenis

Het Grijsboek Vijzelgracht (bijlage 1), dat eind vorig jaar door een aantal bewoners en ondernemers in de omgeving van de Vijzelgracht werd aangeboden aan de wethouders van de centrale stad en het stadsdeel Centrum, betrof een mislukte inspraakprocedure, zijnde een klankbordgroepoverleg (KBG) over de toekomstige herinrichting van de Vijzelstraat en de Vijzelgracht.

Ons belangrijkste bezwaar betrof de definitieve ligging en hoogte van de teruggelegde trambaan met alle consequenties van dien, zonder overleg daarover met de bewoners en ondernemers. De huidige ligging van de tramrails heeft een funeste uitwerking op het winkelgebied aan de oostzijde van de Vijzelgracht en werd ons verklaard als een besluit dat “reeds lang geleden door de centrale stad was genomen”. Met alle overlast van de stationsbouw werd ons ook nog een beter perspectief op de toekomstige situatie van het winkel- woon- en horecagebied onthouden! Grijszer kon de overheid het niet maken.

Met onze actie hebben we inmiddels bereikt dat het uitzicht op een onwenselijke ontwikkeling is bijgesteld en er inzicht is gekomen in het politieke krachtenveld rond de herinrichting van het maaiveld en de voortgang van de stationsbouw onder de Vijzelgracht.

De uitvoering van de herinrichting zal echter nog jaren op zich laten wachten en we verwachten om die reden, ook vanwege het bescheiden budget van het stadsdeel Centrum, er nog van alles kan gebeuren wat een grootstedelijke aanpak van de Vijzelroute in de weg kan staan.

In deel II van het Grijsboek doen we alsnog verslag van onze inspanningen om de herinrichting van het Vijzelgracht tracé in goede banen te leiden. We gaan daarbij nader in op het kaderstellende aspect van de centrale stad en de taken van het stadsdeel Centrum. We sluiten dit hoofdstuk af met enige conclusies.

Hoofdstuk 2 is geheel gewijd aan de hinder en overlast die de stationsbouw met zich meebrengt. Voor velen heeft dit onaanvaardbare vormen aangenomen! Met name de duur van de bouwactiviteiten in een drukbevolkt woon- en winkelgebied is ongekend in Nederland. Wij hebben inmiddels geconstateerd dat de overlast ook de andere twee bouwputten in de stad treft en stellen vast dat de termijn van afbouw voor alle stations steeds verder opschuift.

Tevens gaan we na hoe de overheid zich verhoudt tot de belangen van omwonenden en ondernemers rond de bouwterreinen. Geluidsoverlast, luchtverontreiniging, bouwschade, verkeersonveiligheid, omzetverlies en vervuiling blijven zich aandienen. Jaar in jaar uit. Het is juist dat vooruitzicht wat steeds minder mensen kunnen accepteren omdat ze in de waan verkeerden dat alle overlast in het jaar 2008 voorbij zou zijn! Inmiddels is gebleken dat alle bovengrondse werkzaamheden op de Vijzelgracht inclusief de herinrichting nog zeker tot en met het jaar 2011 zullen voortduren.

Ook nu sluiten we af met conclusies.

alle overlast in het jaar 2008 voorbij!

1. Het verloop van het herinrichtingsplan voor de Vijzelroute

a) Het kaderstellende aspect van de centrale stad

Teneinde het mislukte inspraakoverleg over de herinrichting van het Vijzelroute gebied weer vlot te trekken hebben we ons tot het gemeentebestuur van Amsterdam gewend (bijlage 2). Ook het stadsdeel werd geïnformeerd en gevraagd het tot stand gekomen masterplan 'Rode Loper' Vijzelroute niet te accorderen.

In zijn antwoord wijst wethouder Herrema ons verzoek om een andere inspraakprocedure af. Niettemin bevat zijn brief belangrijke informatie (bijlage 3). In een telefoongesprek met een bestuursambtenaar wordt het antwoord toegelicht en worden competenties inzake de herinrichting tussen gemeente en stadsdeel scherp gesteld (bijlage 4).

De beantwoording van onze brief is ondermeer gebaseerd op documenten, die ons op verzoek worden toegestuurd. Daaronder is een notitie over stedelijke randvoorwaarden Vijzelroute (SRV). Het gaat hier om een zeer uitgewerkt profiel van het Vijzelgracht-tracé dat wordt aanbevolen en overgenomen door het stadsdeelbestuur Centrum (bijlage 5, verkorte vorm).

Na lezing van deze notitie zijn we totaal verbluft over de inhoud: na 4 jaar weten we ineens hoe de vlag erbij hangt! Zelfs de laad- en losplaatsen op het trottoir a/d oostzijde van de Vijzelgracht waren al eind 2002 vastgelegd! Over randvoorwaarden gesproken.

Waarom heeft het rayonmanagement, bij monde van rayonmanager Van der Ven, deze informatie begin 2005 niet ingebracht in de Klankbordgroep? Paste dat niet bij de start van een veelbelovende inspraakronde, ingezet op een hoog ambitieniveau met boulevard karakter¹(steden als "Chique Parijs" en "Levendig Barcelona" worden daarbij genoemd), bestemd voor de hele Vijzelroute?

Nog meer opvallende feiten dienen zich aan: de wethouder stelt dat bij de randvoorwaarden, nota bene met consensus van het stadsdeel Centrum, "is uitgegaan van een verplaatsing van de trambaan ten behoeve van het realiseren van fietsstroken". Ineens blijkt Hoofdnet fiets de ware reden van de verlegging van de trambaan te zijn, dit in tegenstelling tot alle andere argumenten, die tijdens de klankbordoverleg door de voorzitter naar voren werden gebracht. Tegenstrijdige feiten ondermijnen de geloofwaardigheid van de overheid. Het kortsluiten van verschillende bronnen bevestigt onze beschuldiging dat het GVB en het NZ management hier hun eigen koers hebben uitgezet, mogelijk met rugdekking van andere functionarissen op gemeenteniveau. Aanvankelijk dachten we dat de definitieve verlegging van de trambaan uitsluitend om kostenbesparende redenen was ingegeven. Inmiddels weten we beter: teruglegging naar de oorspronkelijke ligging van de tramrails zou vanwege de beperkte ruimte van het bouwterrein de tweede helft van de bouw van het stationsdak niet mogelijk hebben gemaakt. In plaats van een tijdelijke maatregel werd zo vanwege een verzwegen nood een 'deugd' gemaakt!

Maar de manipulatie gaat verder: uit het deelraadverslag over de startnotitie 2003 blijkt dat enkele raadsleden stevige bedenkingen hebben geuit over de consequenties van de uitvoering van de NZ stationsbouw. Echter met geen woord wordt er over de SRV notitie gesproken, het document bij uitstek, wat de aanleiding vormde van de startnotitie 'Rode Loper' en waarin expliciet de toekomstige situatie van de Vijzelgracht centraal staat! Uit navraag blijkt dat de deelraadsleden de kaderstellende notitie niet onder ogen hebben gehad! Wij zullen het de oud-portefeuillehouder Frankfurter nog eens voorleggen. We besluiten Herrema opnieuw een paar vragen te stellen (bijlage 6).

Evenals bij onze vorige brief krijgen we geen bevestiging van ontvangst. Daarbij komt dat een reactie veel tijd vergt vanwege de vele Diensten, die bij de beantwoording betrokken worden. Navraag blijkt de zaak te bespoedigen (bijlage 7).

Bestuursambtenaar Van Eendenburg blijft ons in ieder geval zeer ter wille in zijn toelichting van het antwoord van de wethouder. Opnieuw hamert de bestuursambtenaar op de verantwoordelijkheid van het stadsdeel. "De centrale stad let op de verkeersveiligheid en doorstroming, de rest is zaak van het stadsdeel"! Nog een punt: de hoogte van de trambaan, is dat ook een randvoorwaarde? "Ja, want de tram blijft hoofdnet

¹ in het handboek Inrichting Openbare Ruimte komen we geen model boulevard met laad- en losplaatsen op het trottoir tegen.

tram”.... “en daar gaat de centrale stad weer over”. Zo blijken er toch meer kaderstellende aspecten op te duiken die niet onder de verantwoordelijkheid van het stadsdeel vallen en zich dus aan inspraak onttrekken. Tenslotte nog een suggestie van Van Eendenburg: zoek ook contact met het Bureau Stadsregie en laat u informeren over het BLVC beleid van de gemeente. Dat staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (zie verder hoofdstuk 2).

b) Crisisoverleg in een ouderensociëteit

Met de stadsdeelwethouder van der Stoel werd op 23 maart 2007 een bijeenkomst afgesproken in een voormalig buurtcentrum ‘de Tweede Uitleg’, nu in gebruik als ouderensociëteit. Naar aanleiding van onze correspondentie met Herrema²⁾ hebben we ons tot het secretariaat van wethouder van der Stoel gewend met het verzoek om overleg over ons grijsboek. De afspraak komt moeizaam tot stand, maar de opkomst is indrukwekkend: evenveel ‘officials’ als bewoners en ondernemers.

Al snel wordt duidelijk dat de voorzitter van de Klankbordgroep (Legdeur) op de hoogte was van de kaderstellende notitie SRV. Waarom heeft de voorzitter dat belangrijke document nooit ingebracht? Iemand grijpt het woord en eist klare taal. Vervolgens geeft Legdeur toe

“het alsnog te betreuren dat hij die notitie indertijd niet heeft ingebracht”.

Vanaf dit moment wordt het mogelijk met elkaar zaken te doen. Officials en buurt stellen zich in positieve zin op; de wethouder stelt voor “niet teveel naar het verleden te kijken, maar zich meer op de toekomst te richten”.

Het blijkt dat het Rode Loper team het ontwerp herinrichting Vijzelroute aanzienlijk heeft aangepast! Er komen nieuwe profieltekeningen op tafel. De trambaan wordt terug gelegd!

De roosters in het wegdek verhuizen mee en blijken niet langer een belemmering voor het autoverkeer over de trambaan. De stoepbreedte aan de oostzijde ruim één meter erbij!

Een vervolg van het Klankbordoverleg lijkt weer mogelijk, dus op weg naar een ander masterplan! (zie verslagen, bijlage 8).

Een ander agendapunt in het crisisoverleg vormt de immer voortdurende bouwoverlast, zie verder hoofdstuk 2.

Op 4 juni is er weer een klankbordgroep bijeenkomst.

Onze indruk dat het masterplan Vijzelroute is bijgesteld wordt bevestigd. Er heerst voor het eerst tevredenheid over het bereikte resultaat: een verbreed stoepracé aan de oostzijde van de Vijzelgracht, de trambaan wordt teruggelegd, auto’s stad in hebben een eigen baan, auto’s stad uit over de trambaan en aan weerskanten een fietsstrook van 1.80 m. Weer normale parkeerhavens, alleen voor laden en lossen.

Over een verlaging van het trambaanbed blijft onduidelijkheid bestaan.

De meerkosten van de herinrichting blijft een punt en is niet ons probleem, dat mogen invloedrijke stedelijke Diensten oplossen.

Inmiddels is wel duidelijk geworden dat de herinrichting nog lang op zich zal laten wachten en moeten we verder leven in een verloederd winkel- en voetgangersgebied. Dat tempert het resultaat.

Bovendien is het nog maar afwachten wat de centrale stad onder “marginale” toetsing verstaat. Het aangeboden masterplan bevat nog geen enkel verslagaspect van het voortraject van de inspraak, te weten een verslag van de Klankbordgroep, van de inbreng van de Kamer van Koophandel, Vrienden van de Binnenstad, het ARS³⁾ en overig commentaar (zie ook bijlage 4).

mislukt inspraakoverleg totaal verbluft over de inhoud tegenstrijdige feiten

2 we worden immers qua inspraakprocedure naar het stadsdeel terug verwezen.

3 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling; wilde niet inhoudelijk reageren op ons Grijsboek.

Conclusies Herinrichting

Er was een Grijsboek (2006) voor nodig om zaken aan de kaak te stellen en te beïnvloeden.

We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat er van manipulatie tijdens het Klankbord proces sprake is geweest. Het achterhouden van informatie, dan wel het onthouden van relevante informatie aan raadsleden en ‘burgers in functie’ is een bestuurlijke doodzonde.

Het tast het overheidsgezag aan en belast het toch al moeizame contact tussen ‘burger en politiek’. Bij ons heeft dat de overtuiging achtergelaten dat we anderhalf jaar lang als KBG deelnemers grotelijks zijn belazerd.

Er is bij de stationsbouw nauwelijks sprake van afstemming tussen gemeente en stadsdeel. De duidelijke taal van Van Eendenburg ten spijt blijkt de verdeling van verantwoordelijkheden tussen stadsdeel en gemeente volstrekt de mist in te gaan met het gevolg dat ook het inspraaktraject Klankbordgroep een zieltogende vertoning is geworden.

De door ons geconstateerde volgzaamheid van het stadsdeel inzake het bouwproces van de N/Z stationsbouw en de geringe politieke controle op het herinrichtingproces bevestigt dat.

Het door het stadsdeel gevoerde rayonmanagement rond de stationsbouw vinden wij bovendien geen weer bieden tegen de macht van grootstedelijke Diensten. De ‘omgangsvormen’ tussen centrale stad en deelraad zijn op dit punt kwetsbaar en nog lang niet uitgekristalliseerd.

Tenslotte constateren we dat de daadwerkelijke herinrichting van de Vijzelgracht nog heel lang op zich laat wachten. Over een periode van 10 jaar en mogelijk langer maken daar de tijdelijke maatregelen de dienst uit. Dat betekent tevens een treurig lot voor het winkel- en woongebied op en rond de Vijzelgracht. Het maaiveld lijkt af en toe op een rampgebied. De verkeerssituatie vormt een constante bron van gevaar. De ambiance van het winkelgebied is volstrekt verdwenen en de overlast is een dagelijks feit geworden. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

inspraaktraject Klankbord zieltogende vertoning

Vijzelgracht 7 april 2006



Vijzelgracht 14 oktober 2006



2. Wanneer wordt hinder overlast en hoe lang kan een burger overlast verdragen?

a) Voortgang BCU overleg

In toenemende mate zijn er heftige confrontaties in de begeleidingscommissie uitvoering (BCU). Dat gaat dan over extreme geluidsoverlast, werktijden, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid (zie ook BCU verslagen 75 en 77, gecompileerd als bijlage 9).

Hoewel geen van ons als deelnemers aan het BCU of KBG overleg, in verweer tegen de hinder van de stationsbouw, van een BLVCplan⁴) heeft gehoord, blijkt de term al eind 2002 op te duiken in een brochure van het projectbureau N/Z lijn.

Uit het artikel Plan voor beperken van hinder⁵, citeren wij:

“Eén van de belangrijkste uitgangspunten bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn is van meet af aan geweest dat hinder en overlast zo beperkt mogelijk moesten blijven. De tweede keuze is om de drie stations in de binnenstad aan te leggen door eerst de wanden en het dak te maken en vervolgens het station ondergronds af te bouwen. Hierdoor blijft de tijd dat de bouw de grootste overlast geeft beperkt tot een periode van ongeveer twee jaar”. Twee jaar, het staat er echt! Twaalf jaar lijkt reëler en ergens daartussen moet de overgang liggen van hinder naar overlast, nietwaar?

Een overlastbeleving, die dagelijkse proporties kent met werktijden die ver buiten kantoortijden vallen, en jaren lang doorgaat, kan geen hinder meer genoemd worden. En het vooruitzicht, dat deze ellende nog 5 jaar lang ons deel blijft, voedt een groeiende verontwaardiging! Deze ‘bewustwording’ gaat hoe langer hoe meer de stemming in de BCU bepalen.

Niettemin biedt het artikel een helder verhaal, dat duidelijk maakt waar de letters BLVC voor staan. Afhankelijk van het standpunt en het belang van de waarnemer kan men vaststellen wat er in de praktijk van deze voorgenomen zorgmaatregelen terecht is gekomen. Voor omwonenden aan de bouwput is het aspect Leefbaarheid ver beneden Amsterdams Peil gedaald, berusting en verzet wisselen elkaar af. BCU officials blijven hun best doen om de overlast te beperken, maar de bouw gaat gestaag door, jaar in jaar uit, en dat is nu net het aspect waar het BLVC plan niet in voorziet. Hoe lang mag een bouw(plaats), gebonden aan één en dezelfde lokatie, duren? Het Bouwbesluit 2003 zegt daar niets over.

De voorlichting over de voortgang van de stationsbouw en vragen van onze kant worden niettemin serieus behandeld. Belangrijke kwesties worden steeds uitgezocht in de BCU.

Zo wordt bijvoorbeeld opgehelderd wie nu eigenlijk belanghebbende is bij het verlenen van een ontheffing op toegestane werktijden; dat blijken de omwonenden rond de bouwput te zijn! Men heeft tot dan toe kennelijk met bouwvergunningen, resp. ontheffingen, gewerkt waartegen burgers in de ogen van het NZ management geen bezwaar konden maken. Zulke vergunningaanvragen zijn ook nooit in de BCU aan bod gekomen. Over voorlichting gesproken (BCU verslag 80, 79-2).

Onduidelijk blijft vooralsnog de kwestie hoe het kan gebeuren dat 3 weken lang extreme geluidsoverlast door geen enkele instantie kon worden ingedamd. Dat hebben we zelf moeten uitzoeken, waarvan verslag in paragraaf c.

b) Vervolg verslag crisisoverleg, agendapunt overlast.

Het tweede agendapunt in het crisisoverleg van 28 maart vormde de overlast rond de bouwplaats op de Vijzelgracht.

Hoewel deze kwestie ruim aandacht kreeg, menen wij dat bij de autoriteiten en ambtenaren nog nauwelijks is doorgedrongen welke omvang de lokale overlast als gevolg van de aanleg van de NZ lijn, in jaren uitgedrukt, heeft aangenomen. Het perspectief, dat er nog eens vier à vijf jaar aan sterk vervuilend bouwverkeer bijkomt, bleek nieuwe informatie voor de wethouder en andere officials. Deze verlenging van de bouw is een gevolg van het besluit van het bouwmanagement om een andere ontgravingmethode aan te wenden. Geen ‘hogedruk’ ontgraving, maar bovengrondse afvoer met behulp van portaalkranen en containervervoer. Ook zal de afbouw van het station via dezelfde openingen in het maaiveld, niet zijnde de in- en uitgangen

4 Dit plan staat voor de coördinatie van de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie rond een (grote) bouwactiviteit.

5 Uitgave Projectbureau NZlijn, dIVV, nummer2, oktober 2002 (bijlage 10).

van het station, geschieden. Dat is de reden waarom het maaiveld niet in het jaar 2008 wordt opgeleverd door de aannemer, maar pas in 2011. Volgens technisch manager Bormans was dit besluit al in 2002⁶ genomen, echter voor ons als belanghebbenden is het pas eind 2006 gecommuniceerd!!

De gewijzigde aanpak van de stationsbouw zal een enorme impact hebben op de directe omgeving van de bouwplaats en het wegennet van de binnenstad met tienduizenden verkeersbewegingen van zwaar vrachtvervoer en bouwtransport.

Op de overlastbeperkende suggesties en mogelijkheden, tijdens het overleg gedaan, komen we nog terug. Daar zal blijken dat wethouder en ambtenaren niet of nauwelijks op de hoogte zijn van de regelgeving in de directe omgeving van een bouwput (zie paragraaf c).

Ook vroegen we ons af of de schaderegeling nog wel adequaat past op een situatie die voorbij gaat aan het jaar 2008 (het jaar waarop het maaiveld op de Vijzelgracht weer hersteld zou zijn). Die regeling valt in ieder geval niet onder de competentie van het stadsdeel en wordt door de wethouder snel doorverwezen naar het Schadebureau NZ lijn (paragraaf d).

c) Dienst Milieubeheer en Bouwtoezicht (DMB)

Het betreft hier een gemeentedienst waar men met klachten terecht kan. Portefeuillehouder van der Stoel verwees ons daar ook heen.

Allereerst werd contact gezocht met de afdeling Bouwtoezicht, met betreffende inspecteurs werd een verhelderend gesprek gevoerd: een bouwplaats is een soort 'vrijstaat' in de gemeente. In zo'n vrijstaat kan de aannemer zich veel 'vrijheden' veroorloven, alle in het belang (van de voortgang) van de bouw. APK keuringen en de ARBO wetten moeten worden nageleefd, bestek en het Bouwbesluit regelen de bouw, toezicht daarop kan of is gewenst, maar regelgeving, die de openbare ruimte direct in de omgeving van bouwplaats betreft en het belang van de omwonenden dient, ho! maar.

De wet stelt geen bovengrens aan geluidsoverlast op of vanaf een bouwterrein! Ook de luchtkwaliteit telt niet op en rond het bouwterrein, ook al is er een ruim vermoeden dat er van meer dan normale vervuiling sprake is! Sterker nog, als de volksgezondheid in het geding is "hebben we geen middelen om op dat moment in te grijpen".

"Preventie is ons enige instrument om de overlast die een bouwactiviteit kan veroorzaken te beïnvloeden", aldus de heer Brons. "We zetten daarbij wel hoog in en maken van te voren afspraken die de overlast moeten beperken". "Maar afdwingen kunnen we niet in het belang van de voortgang van de bouw"⁷

Als de overlast nu evident is, waarom zou je je dan nog beklagen bij deze dienst, vroegen wij ons af? Het ontwikkelen van beleid door de Dienst, dat past op een bijzondere situatie zoals voor de NZ stationsbouw geldt, "kan de overlast niet voorblijven". Ook het inrichten van een meetstation om de verontreinigingsgraad van de lucht rond de Vijzelgracht vast te stellen, zou te laat komen, nog afgezien van wie dat zal betalen. Preventie is vooralsnog de enige weg die de Dienst kan bieden, aldus een ambtenaar van het programmabureau Luchtkwaliteit.

Men vroeg ons om juist wel te klagen, omdat dit toch naar het hogere echelon effect kan sorteren. De 'politiek' kan men ten alle tijden zelf aanspreken.

Inderdaad: verhelderend én onthutsend. **'vrijstaat' in de gemeente**

d) Overleg met het Schadebureau NZ lijn

Het schadebureau is onafhankelijk en staat los van de projectorganisatie van de N/Zlijn.

De schaderegelingen zijn gebaseerd op verschillende wettelijke kaders en op het Burgerlijk Wetboek. In de brochure van het schadebureau vinden wij niet direct een immaterieel schade aspect terug in termen van overlast als leefbaarheidschade. Toch lijkt ons een gesprek nuttig en nodig. Ook in de vergoedingsfeer (nadeelcompensatie) vinden we na zoveel jaren een bijstelling terecht.

Ons gesprek verloopt prettig en na verloop van tijd vinden we gehoor voor onze invulling van het begrip overlast en vooral voor de langdurige periode waar bewoners en winkeliers (we schatten minstens 10 jaar) mee geconfronteerd worden.

Echter het bureau is er primair voor ondernemers! "Maar de verantwoordelijke wethouder heeft ook een

6 NZ voorlichtingbrochures prijzen zelfs in 2004 en 2005 de 'wanden-dak' methode nog aan als zou al het graafwerk ondergronds plaats vinden en via de stations in- en uitgangen worden afgevoerd! (bijlage 11).

7 ambtenaar afdeling Bouwtoezicht met handhavingsbevoegdheid.

potje 'speelgeld' waaruit de bewoners worden gecompenseerd".

We vinden nu dat met het perspectief van nog 5 jaar te gaan er toch een andere kwestie aan de orde is en of het Schadebureau daar eens met haar expertise en ervaringen over wil nadenken. Wat is billijk aan schadevergoeding als zo'n megaproject zoveel jaren uitloopt?

Er ontstaat een gesprek over de 'onafhankelijke' positie van het Schadebureau. Wij: "dat is er toch ook voor de burgers?" en "wij zoeken in ieder geval zelf een goede advocaat, die deze materie wil oppakken". "Is het Schadebureau bereid om die kosten te betalen?"

Na enig heen en weer gepraat over onafhankelijkheid, zegt van Velsen (directeur Schadebureau) ons toe daar een startbudget voor beschikbaar te stellen en wel voor een advocaat naar eigen keuze!

Tevreden met het verloop van dit gesprek verlaten we het bureau met de afspraak dat we onze zienswijze nog eens op papier zetten en met een concreet voorstel zullen komen.

e) Raadsadres aan de Gemeente Amsterdam.

Het inzicht dat de bouwplaats op de Vijzelgracht nog jaren blijft met alle gevolgen van dien: voortgaande overlast, verkeersonveiligheid, gebrek aan beperkende maatregelen, de verloedering van het voetgangersgebied a/d oostzijde, de constante herrie; het is onverdraaglijk geworden om daar te wonen, te werken, te verblijven. Leefbaarheidbederf hebben we het genoemd of geef het een andere naam, maar 10 jaar van je leven in de rotzooi zitten is te veel gevraagd van bewoners en ondernemers.

De immer te rooskleurige voorstelling van het NZ management omtrent het bouwverloop moet ophouden, hun voorlichting deugt niet. Het gevolg is dat plantermijnen weer opschuiven, werktijden opgevoerd moeten worden onder het mom van "dan zijn we eerder klaar" of plotseling nieuwe noodzakelijk geachte ingrepen moeten plaatsvinden op geheel andere plekken in de stad die zomaar uit de lucht komen vallen. Dat is de reden geworden van ons raadsadres aan de gemeente Amsterdam (zie bijlage 12).

We zien in dat de bouw niet teruggedraaid of in belangrijke mate bijgesteld kan worden, maar er moet een kentering komen in de attitude van de 'politiek' jegens dit soort mega-inspanningen en de impact die dat heeft aan overlast voor een dichtbevolkt woon-, werk- en winkelgebied. De maatregelen en extra vergoedingen die wij zullen vragen moeten de komende bouwjaren⁸ als bouwkosten worden opgevat. Dat brengt de positie van belanghebbenden op gelijke hoogte met alle andere noodzakelijke maatregelen die in verband met de stationsbouw moeten worden genomen en bekostigd.

8 inclusief herinrichting maaiveld, en andere niet-N/Zlijn inspanningen, w.o een zinkbassin.

Vrachtwagen 'lawaaipapagaai' trekt de tramkabels naar beneden de gehele dag was de 'overkant' onbereikbaar 9 maart 2003



Conclusies

De verhouding gemeente/ deelraad wordt o.i. vooral bepaald door de 'hardheid' en omvang van de materie: megaprojecten behoeven een strakke regie vanuit een centraal punt.

Een grootstedelijke aanpak kan o.i. niet in deeltaken gedelegeerd worden naar stadsdelen. Mooie 'omgangsregelingen' passen daar niet op. Onze indruk is dat vooral stadsdeel Centrum zich opgezaald voelt met haar uitvoerende taken inzake de NZlijn.

In de bestuurlijke praktijk verschuilt het stadsdeel zich achter de gemeente en omgekeerd wijst de gemeente het stadsdeel op haar eigen verantwoordelijkheid. Vergunningen en ontheffingen zijn hier een voorbeeld van. Tijdelijke maatregelen blijken zelden in handen van het stadsdeel; de Verkeerspolitie, GVB en andere Diensten zijn dikwijls de baas in ons stadsdeel. De aanpak van overlast en het omgevingsmanagement komt hierdoor tussen de wal en het schip terecht.

Een goede ontwikkeling vormt het BLVC plan, een coördinerend en sturend proces dat de status van een gemeenteverordening verdient. Het aspect Leefbaarheid moet dan wel meer 'content' krijgen. We hopen dat onze actie met de politieke aandacht van het stadsbestuur en de vereiste juridische expertise daartoe kan bijdragen.

Het Schadebureau moeten immateriële aspecten meenemen bij de te begroten bouwkosten. Leefbaarheid verwijst ook naar belevingsaspecten, dat in schadetermen uitdrukken lijkt ons een rechtvaardige ontwikkeling

Wat we de stedelijke overheid niet kunnen verwijten zijn wettelijke kaders, waarbinnen wij leemten hebben geconstateerd. In dichtbewoonde gebieden mogen bouwplaatsen niet langer vrijplaatsen zijn die tot extreme overlast kunnen leiden.

Aan geluidshinder en luchtverontreiniging moeten 'bovengrenzen' worden gesteld.

Ook de duur van een bouwperiode in een bevolkt gebied moet een begrensde omvang hebben.

De rooskleurigheid van de voorlichting en het gebrek aan politieke controle op het verloop van de stationsbouw vinden wij verwerpelijk. De verrassende wending in de ontgraving- en bouwmethode van de stations laadt de verdenking op zich dat hier burger en politiek jarenlang zijn gemanipuleerd met gunstige vooruitzichten. Ook kan men denken dat er van een ernstig organisatieprobleem bij de projectgroep sprake is: een besluit dat het bouwmanagement in 2002 neemt (om redenen van een kostenpost) dringt bij de afdeling PR pas na drie jaar later door en wordt eerst na vijf jaar wereldkundig gemaakt.

Deze kwestie behoeft nader onderzoek. Wist eigenlijk het college van Amsterdam van deze omslag?

We vinden de voorlichting op dit punt volstrekt misleidend.

Amsterdam augustus 2007

na vijf jaar wereldkundig gemaakt



constructiewerk 26 september 2004

op weg naar de peuterspeelzaal 'de speeltuin' winter 2005



Je denkt zeker weer dat er geen weggetje meer is.



Gefopt, die is er dus wel.



Ik vind dit zelf het minst leuke stuk.



Oh, hier zijn ze bezig, het komt allemaal goed.



Zie je wel, ze zitten al op hun knieën.



Nou, hier zijn ze opgeschoten, wat een ruimte.



Oh, wat moppert mama altijd als ze hier doorheen probeert te komen.



Kijk, de zon komt toch maar overal doorheen.



Gaan we het halen? De fietsstroom is even rustig.



Het mooie hekje, ja hoor uitzicht.



Wat een mooi pad is dit toch.



Nog even langs de auto's.



En dan zie ik al het hek van mijn Peuterspeelzaal 'de Speeltuin'.

Het grijsboek is tot stand gekomen door medewerking van:
Jos Harm bewoner en ondernemer
Jan Monasso bewoner
Hennie van der Boogert, bewoner en ondernemer
Boris Roos, bestuurslid WéVé buurtvereniging
Peter Doeswijk, voorzitter vrienden van de Vijzelgracht en Vijzelstraat
Huib Tilanus, bewoner
Peter Hertogh, bewoner en ondernemer
Ton Wassenberg, bewoner en ondernemer
Peter Lanshoff, ondernemer
Ad van Zwieten, bestuurslid WéVé en bewoner
Helena van Gelder, bestuurslid WéVé, bewoonster en ondernemer

