

# TOELICHTING ADRES AAN DE RAAD

## *Inleiding*

De verbouwing van het Roeterseiland zal vanuit de zienswijze van de UvA zeker nodig zijn. En het zal er ongetwijfeld goed uitzien als het eenmaal klaar is. Maar van 10 jaar durende bouwactiviteiten kan niemand zich echt een voorstelling maken. **TIEN JAAR!** Tien jaar lang 's zomers ramen en deuren dicht houden tegen de stof- en lawaai-overlast. Tien jaar lang achter onze woningen opslag van bouwmaterialen achter schuttingen en heen en weer rijdende draglines, bulldozers, vrachtwagens, hijskranen en betonwagens. En dat omdat de UvA er prat op gaat een "StadsCampusUniversiteit" te zijn.

Wij zijn niet tegen de bouwplannen van de UvA, maar ernstig bezorgd over de overlast die de bouwactiviteiten met zich mee zullen brengen en met name door de aan- en afvoerroutes van het bouwverkeer die door de UvA tien jaar lang aan de achterzijde van onze huizen zijn gepland. De leefbaarheid van de buurt en ons woongenot zullen daardoor ernstig worden aangetast.

## *BLVC overleg + alternatieve routes*

De afgelopen tijd zijn er diverse bijeenkomsten geweest met vertegenwoordigers van de afdeling Huisvestingsontwikkeling van de UvA en bewonerscommissie Sarphatiblok om oplossingen te zoeken voor de te verwachten overlast tijdens de bouw. Het zogenaamde Bereikbaarheid- Leefbaarheid- Veiligheid- Communicatie- (BLVC) overleg dat als doel heeft tot een BLVC-plan te komen, waarin voornoemde zaken geregeld zijn. Een dergelijk plan schrijft de gemeente voor bij grote bouwprojecten.

De UvA heeft bedacht om van één van de weinige groenplekken in de buurt, het voormalig parkje achter onze huizen, de komende 10 jaar het centrale bouwterrein te maken van waaruit verschillende verbouwingen zullen plaats vinden. Het laatste BLVC- overleg dateert van 7 september 2009. Op dat moment was bespreking van verschillende routevarianten voor het bouwverkeer naar de bouwplaats nog in volle gang. De UvA zou nog verschillende alternatieven onderzoeken en de resultaten daarvan zouden in het daarop volgende BLVC-overleg, dat gepland stond voor eind oktober, worden gepresenteerd.

Tot onze grote verbijstering meldde de UvA echter op 21 september, tijdens het halfjaarlijks Roeterseilandoverleg (met vertegenwoordigers van diverse buurt organisaties) dat de UvA heeft besloten het bouwverkeer in twee richtingen door de Valckenierstraat te laten lopen, dus vlak achter onze woningen in de Sarphatistraat. Dit voornemen was tegen de met ons gemaakte afspraken en buiten het BLVC-overleg om.

Voor ons was dat aanleiding ons (een derde maal) te richten tot het College van Bestuur van de UvA en aan te geven dat deze route voor de bewoners de slechtst denkbare is, en dat de beslissing van de UvA niet in overeenstemming is met eerder in het BLVC-overleg gedane toezeggingen. Hiermee is ons vertrouwen in de handelswijze van de UvA ernstig geschaad.

In antwoord daarop heeft UvA's directeur Huisvestingsontwikkeling ons gemeld dat de Verkeerspolitie de Valckenierroute uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk acht en de UvA daardoor zeer beperkt is in haar mogelijkheden.

Afgezien van het feit dat de voorgestelde Valckenierroute

- als alternatief wordt gebruikt door ouders met kleine kinderen op hun fietsjes, die via het UvA-terrein de drukke Sarphatistraat willen mijden op hun weg naar de Roetersstraat,
- er nu al regelmatig garages van bewoners ontoelaatbaar worden geblokkeerd door vrachtwagens die het laad- en losperron van de UvA in de Valckenierstraat bezoeken, zijn wij, de bewoners, door deze "**besluitvorming**" volledig buiten spel gezet.

Juist de route die voor ons vanaf de allereerste besprekingen onacceptabel is op punten van Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid tracht de UvA er zonder enige vorm van Communicatie met bewoners door te drukken.

Dit terwijl er via het UvA terrein mogelijkheden zijn om, met in achtneming van de verkeersveiligheid, geschikte alternatieve routes te maken. Alleen moet hier budget voor worden vrij gemaakt. Kennelijk heeft de UvA op een totale verbouwing van € 600.000.000 (zeshonderdmiljoen) euro hier geen stuiver voor over.

### ***Veegbrief, 5 november 2009***

#### **Meetbouten**

Uit de door de Dienst Wonen op internet gepubliceerde meetboutenlijst ([http://www.wonen.amsterdam.nl/woonruimte\\_kopen/meetbouten\\_in/overzicht\\_panden/centrum](http://www.wonen.amsterdam.nl/woonruimte_kopen/meetbouten_in/overzicht_panden/centrum)) blijkt dat er in de gehele Sarphatistraat aan de oneven zijde nergens meetbouten zijn geplaatst.

#### **Transport over het water**

Zowel in de veegbrief als tijdens de commissievergadering Bouwen en Wonen van 5 november 2009, beweert mevrouw Iping dat '...de UvA zoveel mogelijk gebruik gaat maken van transport over het water.' Projectleider S. Boonstra (Haskoning) heeft tijdens het BLVC-overleg op 1 juli 2009 laten weten dat transport per boot van materialen en puin om praktische redenen onmogelijk is en hij daar dan ook niets in ziet.

#### **Haskoning**

Mevrouw Iping noemt in de veegbrief Ingenieursbureau Haskoning een 'onafhankelijk' bureau. Haskoning staat in de stukken van de UvA vermeld als bouwdirectie van het project Diamantslijperij, en staat als zodanig 'op de loonlijst' van de UvA. Projectleider S. Boonstra van Haskoning heeft tijdens diverse BLVC-overleggen meegedeeld, dat hij onze bezorgdheid niet deelt en dat hij niet begrijpt waar we ons druk over maken.

#### **Bouwroutes en de verkeerspolitie**

Sarphatiblok heeft op eigen initiatief alternatieve routes voor het bouwverkeer ontwikkeld en voorgesteld.

(zie [www.sarphatiblok.nl](http://www.sarphatiblok.nl) > documenten > Sarphatiblok's alternatieve UvA routes)

In tegenspraak met wat mevrouw Iping in haar veegbrief stelt, zijn in totaal zeven mogelijke routes onderzocht (transport per boot over het water niet mee gerekend):

- De oorspronkelijke, voor bewoners onacceptabele, UvA-route. Nr. **4** uit de routepresentatie.
- Alternatieve routes voorgesteld door Sarphatiblok, nummers **1, 2a, 2b** en **3** uit de routepresentatie.
- De door het stadsdeel voorgestelde route via de Nieuwe Prinsengracht (6).
- En de uiteindelijk door de UvA gekozen, maar nimmer eerder door de UvA voorgestelde of met ons besproken route heen en terug door de Valckenierstraat (7).

De vier Sarphatiblok-routes maken geen gebruik van de Valckenierstraat.

Sarphatiblok is altijd fel tegen de oorspronkelijke UvA-route (**4**) geweest. Hierbij rijdt het bouwverkeer aan via de Valckenierstraat en weg via de Pancrasstraat. Juist om deze route te voorkomen is onze actie feitelijk begonnen. De uitrit (Pancrasstraat) is ook voor de verkeerspolitie onaanvaardbaar.

De UvA daarentegen, heeft vanaf het begin haar zinnen op deze route gezet. Nu zij hierin haar zin niet krijgt kiest UvA voor de slechtste optie: In plaats van te rijden over eigen terrein, heen en terug door de Valckenierstraat. De omwonenden worden hierdoor dubbel belast.

Uit contact met gebiedsbeheerder Chris Seinen, die bij het overleg met de verkeerspolitie aanwezig was, is ons gebleken dat de verkeerspolitie zich juist positief heeft uitgesproken over Sarphatiblokroutes 2a en 2b:

*Dag Michel,*

*19 okt. 2009*

*Onze afdeling, in samenwerking met de Verkeerspolitie, heeft het volgende geadviseerd aangaande de bouwroutes:*

*Sarphatistraat>>Valckenierstraat>>(rechtsaf eigen terrein op)>>bouwterrein>>Valckenierstraat uitrijden naar Sarphatistraat.  
Dus uitsluitend wegrijden door de hele Valckenierstraat zonder te stoppen/blokken.*

*met vriendelijke groet,*

*Chris Seinen*

De UvA tracht dit advies in haar voordeel te verdraaien door te beweren dat de verkeerspolitie alleen een route toestaat die in twee richtingen door de Valckenierstraat gaat. Deze bewering is dus apert onjuist.