

## **OMGEVINGSSTIMULERING EN DE ROL VAN VERBINDINGSREGIE NOORD/ZUIDLIJN**

Begin 2009 werd bekend dat de bouw van de Noord-Zuidlijn (NZL) langer zal duren en het gereserveerde budget wederom zou worden overschreden. De gang van zaken rond de bouw van de NZL is in 2009 vervolgens vanuit verschillende hoeken doorgelicht. Bij deze onderzoeken lag het zwaartepunt naast de aandacht voor de uitvoering van de bouw vooral ook op de impact op en de omgang met de omgeving. Dit laatste is het terrein waar de Verbindingsregisseur zich de afgelopen 3 maanden in heeft verdiept, door het voeren van gesprekken met ondernemers, bewoners, vertegenwoordigende stichtingen en verenigingen, medewerkers van stadsdelen, centrale diensten en het projectbureau. Er is inmiddels mede dankzij de commissie Veerman een momentum ontstaan voor maatregelen om de tegemoetkoming van bewoners en ondernemers bij de NZL ruimer en ruimhartiger in te vullen. Daarbij gaat het dan niet uitsluitend om geld. De noodzaak van de verruiming is in de onderzoeken duidelijk aangetoond, de uitzonderlijk lange bouwtijd (+15 jaar) legitimeert dergelijke speciale maatregelen.

### **SCOPE**

Aan het verbeteren van het verblijfsklimaat wordt momenteel op dagelijkse basis hard gewerkt door het Projectbureau NZL. Uit de gesprekken met alle partijen die we hebben gevoerd komt telkens naar voren dat het Projectbureau het beter doet dan voorheen; frontbreed wordt aangegeven dat er sprake is van een 'knip' in de communicatie met en ondersteuning van de omgeving. Er is meer aandacht voor de leefbaarheid rond de bouw, zoals ook terug te vinden in de notitie Bewonerscommunicatie en Leefbaarheidsbeleid van het Projectbureau NZL.

Ook het Schadebureau werkt aan het ruimhartiger invullen van het afhandelen van de schade veroorzaakt door de NZL. Hiertoe zijn aanpassingen van de verscheidene regelingen in de maak. Er zijn echter problemen die buiten de projectscope van de NZL en het Schadebureau vallen, maar wel direct danwel indirect in de hand worden gewerkt door de bouw van de metrolijn.

De Verbindingsregisseur ziet het ook als zijn taak, naast het contact houden met bewoners en ondernemers, deze problemen te adresseren en een oplossingsrichting aan te geven. De Verbindingsregisseur opereert hierbij onafhankelijk en zelfstandig, los van andere organisaties.

### **SITUATIE**

Uit de verkenningsfase tussen oktober en december 2009 is de Verbindingsregisseur gebleken dat ondanks de verbeterde werkwijze van het Projectbureau, de schaderegeling en de ordentelijke afhandeling van schade door het Schadebureau en de onafhankelijke Schadecommissie, ondernemers binnen de invloedssfeer van de NZL het over het algemeen genomen moeilijk hebben. Men kan eigenlijk niet meer doen dan op de winkel passen. Het risico bestaat dat ondanks alle goede inzet de stationsomgevingen zouden kunnen verloederen en zich zaken kunnen voordoen als leegstand. Nu is de tijd om na te denken over maatregelen om dit te voorkomen. De Verbindingsregisseur constateert dat stadsdeelorganisaties en centrale diensten over het algemeen standaard de regels toepassen en geen speciale aandacht hebben voor de noden van ondernemers, als gevolg van de bouw van de NZL. Afwijking van de standaarden zouden in de ogen van de Verbindingsregisseur mogelijk moeten zijn.

### **OMGEVINGSSTIMULERING**

De Verbindingsregisseur wil samen met stadsdeelorganisaties en centrale diensten kijken welke extra maatregelen kunnen worden getroffen om het economische en verblijfsklimaat te verbeteren. Zo nodig wordt hier ook contact met derden voor gelegd (bijvoorbeeld NS Vastgoed). Bovendien treedt

de Verbindingsregisseur in contact met andere gemeenten om te leren van hoe men met soortgelijke situaties is omgegaan.

Bij de omgevingstimulering wordt gekeken naar mogelijke *directe* maatregelen (wegnemen/verminderen van kosten, extra financiële ondersteuning) en naar *indirecte* maatregelen (extra aandacht voor de openbare ruimte, initiatieven faciliteren, ongemakken wegnemen, leegstand aanpakken).

Concreet gaat het hierbij om gemeentelijke of stadsdeelregelingen die in een normale situatie te billijken zijn, maar die, nu de ondernemers in hun bedrijfsvoering worden gehinderd door de NZL-bouw, om soepele toepassing vragen. Er moet maatwerk worden geleverd rond de NZL op het gebied van bijvoorbeeld precario- en reclamebelasting, vergunningverlening en effecten op de WOZ-waarde. Het gaat hierbij niet uitsluitend om de hoogte van het bedrag alswel om het ervaren van betrokkenheid van de gemeente.

In 1998 is een convenant opgesteld door toenmalig stadsdeel de Pijp, de plaatselijke ondernemersverenigingen en de centrale stad, waarin speciale aandacht en economische stimuleringsmaatregelen voor de omgeving van de bouwactiviteiten in de Ferdinand Bolstraat werden vastgelegd. Dit heeft goed gewerkt. De Verbindingsregisseur wil bekijken of een dergelijk convenant kan worden verbreed naar het hele invloedsgebied van de NZL.

In samenwerking met het projectbureau en schadebureau kan zo zeker worden gesteld dat de Noord/Zuidlijn straks opent in stationsomgevingen die hier direct ten volle van kunnen profiteren.

Naast het uitwerken van de omgevingsstimulering blijft de Verbindingsregisseur in de nabije toekomst in gesprek met ondernemers en bewoners langs de NZL en onderhoudt nauw contact met het projectbureau en het schadebureau om zijn bevindingen en adviezen door te geven.

De Commissie Verkeer wordt op een later moment ingelicht over de volledige activiteiten van de Verbindingsregisseur NZL. Nu is slechts ingegaan op vragen uit commissie.

**Verbindingsregie NZL:** Arthur Verdellen (Wibautgroep), Hans Huijssoon (Bestuursdienst), Giso Lommers (PMB)