Over de Werkgroep fundering

In 2018 richtten ongeruste bewoners in de Brouwersstraten en de kop van de Keizersgracht het 'Comité verkeersdruk' op. Aanleiding was de 'Knip' waarmee het gemeentebestuur de oude stad wilde ontlasten en waartoe het verkeer van en naar het centrum achter het Centraal Station langs werd geleid. Binnen enkele dagen na de aanvang van de werkzaamheden op 8 januari 2018 ontstond een sluiproute via de smalle Buiten- en Binnen Brouwersstraat en de hoofdgrachten. Deze explodeerde toen de navigatiesystemen het traject in de loop van het jaar als voorkeursroute oppakten. Via de sluiproute kon (en kan) de binnenstad ongehinderd worden doorkruisd van de Brouwersgracht tot aan de Amstel.

Vóór de Knip kende de buurt geen noemenswaardig spits- of nachtverkeer. Tellingen en een geschatte nulmeting laten een vijf- à tienvoudige verzwaring van het spitsverkeer en het nachtelijke taxiverkeer zien. Op sommige uren van de dag en nacht verwerkte het zg. 'Muizengat' in de Buitenbrouwersstraat meer verkeer dan de knip. Met name de intocht van middelzwaar bouwverkeer vanaf een uur of zes in de ochtend, de uittocht van bouwverkeer tussen drie en vier uur 's middags en een intensief taxiverkeer op uitgaansavonden en -nachten zorgde voor werk- en slaapverstoring in de toegangsstraten en op de hoofdgrachten. Wie het kon betalen liet geluidsisolatie aanbrengen. Een aantal bewoners trok weg uit de buurt.

De mate waarin bewoners overlast ondervonden bleek afhankelijk van een aantal factoren: woont men op straatniveau of hoger, zijn de ramen wel of niet geïsoleerd, slaapt men aan de voor- of de achterkant, werkt men overdag in of buiten de woning, woont men deels in een tweede huis elders. Bij thuiswerken kan opnieuw de vraag worden gesteld of dit aan de voor- of de achterkant gebeurt, wel of niet achter geïsoleerde ramen en wel of niet op straatniveau. In het algemeen zijn oudere huizen en monumenten slechter geïsoleerd dan nieuwbouw. Daarnaast bevat de tolerantie voor lawaai en luchtverontreiniging ook een subjectieve component.

Een verzakkend huis is echter een realiteit die de subjectieve beleving overstijgt. Door de plaatsing van vezips op het Singel kregen de Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht al het toenaderende verkeer van het Singel te verwerken. Toen andere grachten langdurig werden afgesloten trad een nog sterkere concentratie over twee hoofdgrachten op. Bij het Comité meldden zich meer en meer bewoners die zich zorgen maakten over de fundering van hun huis. Naast bodemtrilling door verkeersdruk speelde de problematiek van de kademuren een rol. Een verzakt huis moet opnieuw gefundeerd worden. De overheid subsidieert 38 procent van de blote constructiekosten en het economisch risico is dus voor het overgrote deel voor de eigenaars. Tot op heden is er geen verzekering die dit risico afdekt. Ook huurders, die gewoonlijk uit hun woning moeten en in veel gevallen niet terug kunnen, lijden schade.

In november 2019 is de 'Werkgroep fundering' afgesplitst van het Comité verkeersdruk. Onder leiding van 5.1,2,e bleef het Comité zich inzetten voor een schone en veilige woonbuurt met het beëindigen van de sluiproute en het autoluw maken van de binnenstad als speerpunt. De Werkgroep ging zich onder leiding van 5.1,2,e concentreren op het funderingsrisico. Als gevolg van klimaatverandering was het risico van verzakking een landelijk probleem geworden. Met grote verzekeraars werd in 2020 overleg gevoerd over de mogelijkheid van een landelijke polis. Zg.'hoogrisicogebieden', bleken een commerciële polis in de weg te staan. Met het betrokken Ministerie is overleg gevoerd over de mogelijkheid dat de overheid de risico's zou herverzekeren naar het voorbeeld van het landenrisico in de commerciële exportkredietverzekering. Helaas bleek de overheid hiertoe niet bereid.

Mede op aandringen van een aantal bewoners aan de hoofdgrachten heeft de Werkgroep een koers gekozen die voorsorteert op eventuele schade. Kort gezegd komt het erop neer dat de Werkgroep zich op het standpunt stelt dat de gemeente een wettelijke zorgplicht heeft voor het particuliere erfgoed. De gemeente kan eigenaars van monumenten dwingen hun huis te onderhouden en zelfs tot

onteigening overgaan indien er sprake is van verwaarlozing. Aan de portefeuillehoudende wethouder is overgebracht dat een beleid waarbij het verkeer in toenemende mate wordt geconcentreerd op de oude binnenstad en de hoofdgrachten niet in overeenstemming is met die verantwoordelijkheid, en dat eventuele schade die daaruit mocht voortvloeien 'vermijdbaar en verwijtbaar' is.

Na vele jaren vruchteloos overleg lijkt de gemeente nu toch gehoor te geven. Het nieuwe verkeersplan voor Amsterdam-West, het zg. Palenplan, komt tegemoet aan de zorgen van de Werkgroep. Het beschermt de kwetsbare fundering van de huizen in Centrum-West, die voor het overgrote deel nog op hun oorspronkelijke 17de Eeuws palen staan, en bevrijdt een groot gebied van de overlast van intensief sluipverkeer. De Werkgroep ziet het plan, mits integraal uitgevoerd, als een verstandige en zorgzame overbrugging naar een systeem van intelligent toezicht, dat uiteenlopende belangen kan verzoenen en op termijn de binnenstad, in overeenstemming met de eisen van de tijd, schoon en autoluw kan maken.

Laatst geactualiseerd: 21 maart 2023

De Werkgroep fundering informeert en behartigt ad hoc de belangen van 402 VVE's, particuliere eigenaren, bewoners en winkeliers in de Amsterdamse binnenstad met betrekking tot fundering.