



Er overheen, erlangs, er onderdoor, er door of er voor? Verhalen over de ombouw van de Amstelveenlijn

Masterthesis Beleid, Communicatie en Organisatie
Vrije Universiteit Amsterdam

Naam	Tycho Laan
Studentnummer	1840924
Begeleider	Drs. S. Merkus
Datum	11 augustus 2014

Inhoudsopgave

Lijst met afkortingen	4
Hoofdstuk 1: Inleiding	5
1.1. Besluitvorming bij infrastructurele projecten	5
1.2. Casus: de ombouw van de Amstelveenlijn	6
1.3. Theoretische ‘lens’: verhalen, sensemaking, strategieën en collective action frames	8
1.4. Hoofd- en deelvragen	10
1.5. Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2: Theoretisch kader	11
2.1. Inleiding	11
2.2. Epistemologie en ontologie	11
2.3. Verhalen en narratieven	13
2.4. Sensemaking	18
2.5. Strategieën	20
2.6. Collective action frames	22
2.7. Discussie	23
Hoofdstuk 3: Methodologisch kader	26
3.1. Inleiding	26
3.2. Type onderzoek	26
3.3. Casusselectie en afbakening	27
3.4. Protocol	28
3.5. Dataverzameling en -verwerking	29
3.5.1. Interviews	29
3.5.2. Tekstuele en beeldmatige bronnen	33
3.6. Betrouwbaarheid en validiteit	34
Hoofdstuk 4: De metro als dé oplossing	35
4.1. Inleiding	35
4.2. De storingsgevoelige kindermoordenaar en geliefd vervoersmiddel	36
4.2.1. De aanleg van de allereerste metro en de Amstelveenlijn	36
4.2.2. Problemen van de huidige Amstelveenlijn	37
4.2.3. Van waar naar waar?	40
4.3. Fijnmazig, hoogwaardig en toekomstvast	41
4.3.1. Fijnmazig	41
4.3.2. Hoogwaardig	43
4.3.3. Toekomstvast	44
4.4. Verhalen over de doortrekking van de Noord/Zuidlijn	45
4.4.1. De metro als dé oplossing	45

4.4.2.	Counternarrative: Geldverspilling en houden van het oude	47
4.5.	Discussie	48
Hoofdstuk 5: Van metro naar onzekerheid naar hoogwaardige tram		53
5.1.	Inleiding	53
5.2.	De metro op losse schroeven	53
5.3.	Puzzelen op de Zuidas	58
5.3.1.	Puzzelen met geld en ruimte op de Zuidas	58
5.3.2.	Uitkomst van de puzzel: een ‘knip’ en en vraagtekens bij de hoogwaardige tram	61
5.4.	Amstelveenlijn versus Zuidasdok, of Amstelveenlijn én Zuidasdok?	64
5.4.1.	De verhouding tussen de Amstelveenlijn en het Zuidasdok	64
5.4.2.	De rol van Eric Wiebes	66
5.5.	Discussie	67
Hoofdstuk 6: Wat ouds, wat nieuws en wat extra’s in een compromis		73
6.1.	Inleiding	73
6.2.	Inspraakronde en politieke reacties	73
6.3.	De toekomst	79
6.4.	Reflectie: het nemen van een besluit over de ombouw	80
6.4.1.	Afwegingen bij het nemen van besluiten	81
6.4.2.	Overleg en compromis	82
6.4.3.	Oordelen over het besluitvormingsproces	85
6.5.	Discussie	87
Hoofdstuk 7: Conclusie		92
7.1.	Beantwoording van hoofd- en deelvragen	92
7.2.	Toevoeging aan de literatuur	96
7.3.	Aanbevelingen voor onderzoek	98
7.4.	Reflectie	99
Literatuurlijst		101

Lijst met afkortingen

BBA	Burgerbelangen Amstelveen
CDA	Christendemocratisch Appel
CU	ChristenUnie
D66	Democraten '66
DIVV	Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer
GVB	Gemeentevervoersbedrijf Amsterdam
OV	Openbaar vervoer
PvdA	Partij van de Arbeid
RAR	Reizigers Advies Raad
ROVER	Reizigersvereniging Openbaar Vervoer
SP	Socialistische Partij
SRA	Stadsregio Amsterdam
WOC Buitenveldert	Wijkontmoetingscentrum Buitenveldert

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1. Besluitvorming bij infrastructurele projecten

Infrastructurele projecten. Ze komen vaak in het nieuws: kostenoverschrijdingen, slecht genomen besluiten, compromissen en besluiten die weer worden teruggedraaid. Enkele aansprekende voorbeelden zijn de Noord/Zuidlijn, de Betuwelijn, de HSL, de Fyra, de verbreding van de A4 en het al dan niet aanleggen van de RijnGouwelijn. Zo nu en dan komen infrastructurele projecten ook weer positief in het nieuws, zoals de aanleg van Rotterdam Centraal en de doortrekking van de A5 in combinatie met de Tweede Coentunnel. Er is dus wel veel over te doen, maar wat gaat er volgens de literatuur zoal mis, en wat kan er eventueel verbeterd worden?.

Er gaat dus veel mis bij het nemen van besluiten en uitvoering van infrastructurele projecten. De commissie-Elverding (Elverding e.a., 2008) noemt daarbij drie factoren. Ten eerste is er sprake van bestuurlijke drukte. Daarbij zijn er ook scopewijzigingen in het project en het is moeilijk om aan een besluit vast te houden. Financiële middelen zijn vaak ook ontoereikend. Ten tweede is er een gebrekkig besluitvormingsproces. Het besluit is daarbij vaak niet goed gedragen, waardoor er vaak sprake is van nieuwe alternatieven die worden gepresenteerd, nieuwe berekeningen en besluiten die worden teruggedraaid. Ten derde zijn er juridische factoren: wetgeving is vaak complex en de rechter toetst vaak bezwaren.

Van Gool e.a. (2010) stellen dat de commissie-Elverding alleen heeft gekeken naar het sneller maken van de besluitvorming, maar niet naar de kwaliteit. Strijd, verwarring, strategisch gedrag, contested informatie, het verzuim om met alternatieven te komen en het meerdere malen doorlopen van dezelfde fase zijn daarbij enkele belangrijke kenmerken. Als de scope of omvang van een project groter is, dan is er meer afstemming nodig en een grotere span of control, waardoor de complexiteit toeneemt. De doorlooptijd speelt ook een rol: hoe langer de doorlooptijd, des te groter de kans dat er halverwege de uitvoering dingen kunnen veranderen. Externe ontwikkelingen, zoals verandering van de wetgeving en ruimtelijke ordening, spelen een rol. Tot slot is de complexiteit belangrijk: hoe complexer het project of de techniek, des te groter de kans dat er iets fout kan gaan. Edelenbos en Klijn (2006) voegen hier aan toe dat er veel actoren zijn betrokken bij het nemen van een besluit. Deze stakeholders hebben elk hun eigen middelen om de uitkomst te beïnvloeden en hun eigen perceptie omtrent de probleemdefinitie. Ook hebben zij verschillende percepties, informatie en ideeën over

mogelijke oplossingen. Deze tegengestelde belangen en percepties botsen vaak. De Heer e.a. (2010) voegen daar nog het aspect van ‘bestuurscultuur’ aan toe: de wereld van interactie van bestuurders. Het beeld ontstaat dat bestuurders hun eigen beleid voeren, falende bestuurders, bestuurders die elkaar het licht in de ogen niet gunnen of elkaar tegenwerken om eigen politieke doeleinden te verwezenlijken en de consensuscultuur. Bij infrastructurele projecten gaat het daarbij om de verschillende interpretaties van het probleem, het vormen van coalities en maken van compromissen bij het nemen van een besluit en zingeving die kunnen verschillen naar gelang de tijd of culturele achtergrond.

De gebreken bij de besluitvorming – en soms de uitvoering – zijn duidelijk. Maar wat zijn de voorgestelde oplossingen? De commissie-Elverding (Elverding e.a., 2008) stelt onder meer een verbetering van de bestuurscultuur en verbeterde voorbereiding voor. Minder bestuurlijke drukte en het niet terugkomen op besluiten zijn belangrijk. Een gebiedsverkenning, een voorkeursbesluit en betere ambtelijke voorbereiding zijn ook essentieel. De financiële dekking moet voor de uitvoering zijn gerealiseerd. Van Gool e.a. (2010) voegen hieraan toe dat het openhouden van meerdere opties, het inbouwen van flexibiliteit tijdens de besluitvorming en het inbouwen van go/no-go momenten zodat er goed naar alternatieven kan worden gekeken belangrijk zijn. Daarbij geven zij diverse projectmanagementmodellen aan: het klassieke management, simplificatie, de creatie van netwerken (zie hieronder) en het accepteren dat risico’s eenmaal niet te vermijden zijn.

In de literatuur komt duidelijk naar voren dat actorparticipatie en netwerken erg belangrijk zijn. Goede participatie kan leiden tot een politiek gedragen besluit, waarbij bestuurders hun rug recht moeten houden en niet terugkomen op het genomen besluit (Elverding e.a., 2008). Edelenbos en Klijn (2006) stellen dat het creëren van netwerken belangrijk is bij het oplossen van tegenstrijdige belangen: het zorgt voor onderlinge afhankelijkheid. Een proces van interactieve besluitvorming houdt rekening met wensen van verschillende partijen. De Heer e.a. (2010) schrijven dat participatie steeds vaker vooraf wordt gebruikt, maar er ontstaat een paradox met de oproep dat bestuurders hun rug recht moeten houden: andere wensen kunnen weer leiden tot nieuwe besluiten. Daarnaast kan het creëren van een strategie weer leiden tot partijen die weer voor hun eigen belang gaan.

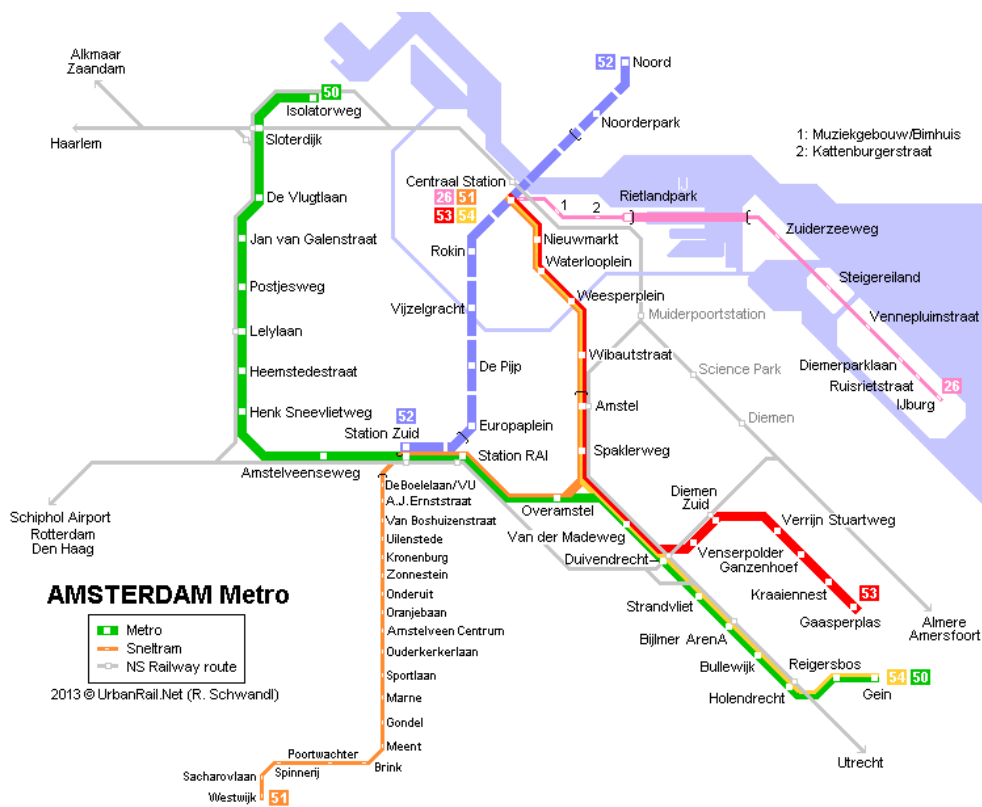
1.2. Casus: de ombouw van de Amstelveenlijn

De knelpunten omtrent besluitvorming over infrastructurele projecten en wat daaraan gedaan

kan worden zijn duidelijk, waardoor het infrastructureel project dat wordt onderzocht in dit onderzoek kan worden geïntroduceerd.

De Amstelveenlijn is één van de twee OV-aders die Amstelveen verbindt met Amsterdam. De lijn loopt vanaf station Zuid via de Amsterdamse wijk Buitenveldert naar Amstelveen Binnenhof en verder naar Amstelveen Westwijk. Over dit tracé lopen twee lijnen. Lijn 5 is een stadstram, die vanaf Amsterdam Centraal door de binnenstad naar station Zuid gaat, om vervolgens over de Amstelveenlijn te gaan en bij Amstelveen Binnenhof te eindigen. Tram 5 heeft speciale tweerichtingstrams, waarbij er een bestuurderscabine aan beide einden zit. Dit omdat er bij eindpunt Amstelveen Binnenhof geen keerlus is. Metrolijn 51 gaat van Amsterdam Centraal, via de oostelijke metrotunnel, om vervolgens via station RAI bij station Zuid aan te komen (DIVV, 2007:18). Vervolgens neemt hij de Amstelveenlijn tot eindpunt Amstelveen Westwijk. Deze metro is een hybridesysteem: op de Amstelveenlijn rijdt hij als tram, en op de metrobaan als metro. Op station Zuid wordt bij het halteren overgeschakeld van het ene op het andere systeem.

Afbeelding 1: Huidig metronetwerk van Amsterdam, inclusief sneltramlijn 51 en de in aanbouw zijnde Noord/Zuidlijn (UrbanRail.Net, 2013)



Na bijna twintig jaar dienst te hebben gedaan is de Amstelveenlijn volgens vele betrokkenen rijp voor vervanging. Zo is het sneltrammaterieel wegens de hybride uitvoering erg storingsgevoelig, is de lijn technisch afgeschreven, kan de veiligheid worden verbeterd aangezien de lijn als ‘onveilig’ te boek staat en kan hij de verwachte reizigersgroei in de toekomst waarschijnlijk niet meer aan.

Aanvankelijk is het de bedoeling dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Amstelveen, iets wat volgens de voorstanders een snelle en ‘hoogwaardige’ verbinding naar de stad kan geven, en wat de verwachte reizigersgroei dus kan opvangen. Tegenstanders vinden het juist een verspilling van geld en opteren bijvoorbeeld voor alleen het vervangen van het materieel, of een sneltram door de Noord/Zuidlijntunnel naar Amstelveen te laten rijden. De verhalen over de ombouw van de Amstelveenlijn staan centraal in dit onderzoek.

1.3. Theoretische ‘lens’: verhalen, sensemaking, strategieën en collective action frames

Nu het onderzoeksobject bekend is, kan worden gekeken met welke theoretische ‘lens’ naar de casus wordt gekeken, alvorens de hoofd- en deelvragen uiteen worden gezet.

De termen ‘verhalen’ en ‘narratieven’ zijn de belangrijkste begrippen van dit onderzoek. Theoretisch gezien zijn er subtiele verschillen tussen deze twee begrippen, maar in de praktijk worden zij door elkaar gebruikt, wat ik ook in dit onderzoek zal doen. Bruner (1991) omschrijft verhalen als een vorm van ‘verslagen’ van gebeurtenissen over een bepaalde periode, waarbij actoren bepaalde intenties hebben waar zij al dan niet naar handelen. In deze verhalen, die worden verteld aan de hand van bepaalde thema’s, kunnen actoren het verhaal betekenis geven en luisteraars betekenis aan hetzelfde verhaal ontleen. Verhalen kunnen de waarheid zijn of construeren, en alle verhalen tezamen vormen een cultuur of geschiedenis. Hiermee zijn ook de context en het normatief element van een verhaal belangrijk. Verhalen zijn manieren waarop mensen denkbeelden over zichzelf en anderen, en de sociale wereld ordenen (Orbuch, 1997). Zij beschrijven meerdere, met elkaar verbonden realiteiten. Verhalen kunnen daarbij ‘dominant’ zijn, waardoor er derhalve ook ‘counternarratives’ kunnen ontstaan (Bamberg en Andrews, 2004). Bij het vertellen van een verhaal en het ordenen van dit onderzoek is er sprake van een plot (Czarniawska, 2004) met een hoofdrolspeler, een probleem, acties, de uitkomst en de reactie van de hoofdpersoon. Daarbij is het belangrijk om

te weten dat actoren bij de ombouw van de Amstelveenlijn niet alleen een verhaal vertellen, maar ik als onderzoeker vertel in dit document ook een verhaal (Ritchie e.a., 2013).

Een belangrijk aanverwant begrip aan verhalen is sensemaking: (oude) problemen, mogelijkheden of opdrachten verschijnen en er wordt structuur gevonden. Door middel van interpretatie en het geven van betekenis worden phenomena geïnterpreteerd, waardoor de complexe sociale wereld wordt gereconstrueerd en begrepen (Furnas en Russell, 2005; Brown e.a., 2008). Weick e.a. (2005) onderscheiden een aantal stadia: probleemherkenning, begrijpen van het probleem en het daadwerkelijk ondernemen van actie.

Een belangrijk verhaal is het creëren van strategieën, wat in feite het vertellen van een (fictioneel) verhaal is over een (gewenste) toekomstsituatie (Barry en Elmes, 1997). Er zijn twee belangrijke factoren die een strategie succesvol kunnen maken: geloofwaardigheid en nieuwigheid. Een strategie kan op diverse manieren tot stand komen: een rationele wijze met selectie van alternatieven (Lindblom, 1959; Allison en Zelikow, 1999), het nemen van incrementele besluiten (Lindblom, 1959) en het governmental politics model, waarbij er een competitief spel is binnen overheden en organisaties (Allison en Zelikow, 1999).

Het laatste begrip in de 'lens' is de collective action frame. Het ontstaat als bepaalde actoren een gezamenlijk idee van een probleem of situatie hebben dat moet worden opgelost, gezamenlijk een schuldige toewijzen, alternatieven articuleren en anderen aanmoedigen om als een geheel voor verandering te zorgen (Benford en Snow, 2000). Daarbij wordt onderhandeld over een gezamenlijke betekenis, waarbij actoren hun eigen frame dominant proberen te laten worden als het niet overeenkomt met het dominante frame (Kaplan, 2008; Merkus, 2011).

Hiervoor zijn de vier centrale begrippen in de theoretische 'lens' van dit onderzoek kort aan bod gekomen. Het gaat er dus om welke verhalen verschillende betrokkenen over de Amstelveenlijn vertellen, hoe zij de problemen begrepen en hoe zij deze het liefst willen oplossen (sensemaking en strategieën). Daarbij wordt een oplossing 'dominant' in de vorm van een collective action frame: actoren komen met hun verhalen tot een oplossing, waarbij actoren die het er niet mee eens zijn counternarratives of niet-dominante collective action frames vormen.

1.4. Hoofd- en deelvragen

Nu de casus en de theoretische ‘lens’ kort zijn geïntroduceerd, kunnen de hoofd- en deelvragen van dit onderzoek worden gesteld.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt: hoe proberen diverse actoren via het vertellen van verhalen het collective action frame omtrent de ombouw van de Amstelveenlijn te beïnvloeden?

Deze hoofdvraag wordt ondersteund door diverse deelvragen:

1. Welke actoren kunnen worden geïdentificeerd die betrokken zijn bij het besluitvormingsproces?
2. Welke narratieven worden door deze verschillende actoren verteld?
3. Welke strategieën worden door actoren aangeleverd, of welke verhalen hebben actoren over bepaalde strategieën?
4. Welke collective action frames kunnen worden geïdentificeerd?
5. Welk collective action frame is dominant geworden en waarom?

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komen de belangrijkste te hanteren theoretische begrippen aan bod: deze begrippen vormen tezamen een theoretische ‘lens’, waarmee later in dit onderzoek naar de casus zal worden gekeken. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het methodologisch kader uiteen gezet. Daarbij wordt het onderzoek afgebakend, gekeken naar hoe de theoretische ‘lens’ in het onderzoek zal worden toegepast, de dataverzamelingen en –verwerkingstechnieken en de betrouwbaarheid en validiteit. In hoofdstukken vier tot en met zes wordt de casus uiteengezet. Hoofdstuk vier zal kijken naar de komst van de metro, die volgens veel verhalen in essentie al vaststaat. Hoofdstuk vijf brengt een ‘tussenfase’ aan het licht, waarbij er onzekerheid en soms strijd is over de te voeren strategie. In hoofdstuk zes komen de verhalen over de definitieve variant aan bod. Hoofdstukken vier tot en met zes bevatten ook nog subparagrafen met belangrijke thema’s die in de verhalen naar voren zijn gekomen, en eindigen met een terugblik op de theoretische ‘lens’. Zij hebben derhalve elk min of meer het format van een paper. Dit onderzoek eindigt met hoofdstuk zeven, waar de hoofd- en deelvragen worden beantwoord, de toevoeging van dit onderzoek aan de literatuur wordt besproken, aanbevelingen worden gedaan voor vervolgonderzoek en ik een reflectie geef.

Hoofdstuk 2: Theoretisch kader

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de theoretische begrippen en uitgangspunten van deze thesis gepresenteerd. In de eerste paragraaf worden de epistemologische en ontologische uitgangspunten van dit onderzoek uiteen gezet. Dit wordt gevolgd door een beschrijving van de belangrijkste theoretische begrippen van dit onderzoek, verhalen en narratieven. Hierop volgen paragrafen over sensemaking, strategieën en collective action frames. Dit hoofdstuk sluit af met een korte discussie, waarin onder andere de diverse theoretische begrippen aan elkaar worden gekoppeld. Daarbij zijn de begrippen sensemaking, strategieën en collective action frames in feite verhalen over al dan niet gezamenlijke identificatie van problemen en oplossingen. Tezamen vormen deze begrippen in essentie een theoretische ‘lens’ waarmee in latere hoofdstukken de casus zal worden geanalyseerd.

2.2. Epistemologie en ontologie

Epistemologie

Epistemologie is de gekozen benadering waarbij wordt gekeken naar hoe de mens over de wereld om ons heen kan leren, de benadering van de realiteit om ons heen en waarop onze kennis is gebaseerd (Ritchie e.a., 2013).

Een belangrijk onderscheid binnen de epistemologie is het accepteren van bepaalde conclusies (Ritchie e.a., 2013). In de natuurwetenschappen is er een verband tussen observaties/de natuurlijke wereld, en een onafhankelijke realiteit. Een alternatieve visie stelt dat deze onafhankelijke werkelijkheid wordt gevormd doordat claims worden geaccepteerd. Kwalitatief onderzoek begon met het documenteren van de ‘rauwe werkelijkheid’ in de jaren dertig door sociologen en antropologen (Czarniawska, 2004). In de tweede helft van de eeuw kwam er kritiek op deze ‘natuurlijke’ beschrijving van de werkelijkheid. Zo vonden aanhangers van discoursanalyse en conversatie-analyse dat de interacties in het dagelijks leven afhankelijk waren van door linguïstiek ondersteunde interacties. Interactie wordt derhalve gevormd door de actoren en de taal die zij daarbij gebruiken. Narratieve analyse behoort tot deze groep. Deze inzichten staan ook wel bekend als de ‘linguistic turn’.

Dus wat betekent kwalitatief onderzoek eigenlijk? Het kan worden gedefinieerd als “*a naturalistic interpretation approach concerned with exploring phenomena from the interior and taking the perspectives and accounts of research participants as a starting point*” (Ritchie e.a., 2013). Kwalitatieve onderzoekers kijken naar interacties tussen mensen in een natuurlijke setting, waarbij de onderzoeker de betekenis probeert te begrijpen die mensen en phenomena geven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van notities/aantekeningen, interviews, gesprekken, foto's en opnamen. Andere onderzoekers maken onderscheid tussen de ‘wat, waarom en hoe’ vragen, in tegenstelling tot de ‘hoeveel’ vraag. Ook is er een focus op processen en de flexibiliteit van de dataverzamelmethode.

Dit onderzoek naar de ombouw van de Amstelveenlijn is een vorm van kwalitatief onderzoek. De interpretaties van verschillende betrokkenen wordt als startpunt genomen: welke betekenis geven zij aan de Amstelveenlijn en welke interacties zijn er? Dit komt onder andere naar voren in de verschillende verhalen die zij vertellen.

Ontologie

Ontologie houdt zich bezig met de kenmerken van de realiteit en wat wij kunnen leren over de wereld (Ritchie e.a., 2013). Is er een sociale realiteit onafhankelijk van menselijke interpretaties, en is er een gedeelde sociale realiteit of slechts meerdere, contextspecifieke realiteiten? Er zijn grofweg twee benaderingen: het realisme stelt dat er een realiteit is die onafhankelijk is van het begrip daarvan door mensen; er is dus een verschil tussen wat de wereld is, en de interpretatie daarvan door individuen. Het idealisme stelt dat de realiteit alleen kan worden begrepen door mensen en het geven van betekenis aan deze realiteit. De theoretische begrippen die later in dit hoofdstuk aan bod komen, vallen onder het idealisme. Dit komt duidelijk naar voren doordat verschillende individuen die betrokken zijn bij de casus, namelijk de ombouw van de Amstelveenlijn, verschillende betekenissen geven aan de realiteit. De verschillende interpretaties en verschillende invalshoeken van de realiteit door verschillende betrokkenen komen bijvoorbeeld het duidelijkst naar voren in de interviews die zijn afgenomen ten behoeve van dit onderzoek.

Narratieven en verhalen hebben een sociaalconstructivistische basis (Boyce, 1996). Het sociaalconstructivisme is een mengsel van de sociale werkelijkheid en symbolische

interacties. De realiteiten die mensen ervaren worden geconstrueerd door sociale interacties. Terwijl individuen zich bezighouden met individuele betekenisgeving, wordt er op het collectieve niveau een sociale werkelijkheid geconstrueerd. Daarbij worden de tradities en gebruiken die bij de sociale werkelijkheid horen gelegitimeerd. Jørgensen en Phillips (2002) hanteren vier uitgangspunten van het sociaalconstructivisme. Ten eerste kan kennis over onze wereld niet worden gezien als een objectief feit, maar ontstaat als gevolg van het indelen van de wereld in verschillende categorieën. Ten tweede wordt de kennis over de wereld en de manier waarop wij de wereld begrijpen beïnvloed door historische en culturele achtergronden. Kennis is hiermee dus contingent, en kan veranderen gedurende de tijd. Ten derde is er een verband tussen kennis en sociale processen. De manier waarop wij de wereld begrijpen wordt geconstrueerd door sociale processen, kennis wordt geconstrueerd tijdens sociale interacties, waarbij wordt gekeken naar wat waarheden en niet-waarheden zijn. Tot slot is er een verband tussen kennis en sociale handelingen. Binnen bepaalde wereldbeelden zijn handelingen normaal, terwijl deze handelingen binnen een ander wereldbeeld ondenkbaar kunnen zijn. Deze sociale denkbeelden over de wereld leiden tot bepaalde sociale handelingen, wat consequenties kan hebben voor de sociale constructen van kennis en waarheid. Kijkend naar dit onderzoek, betekent dit dat kennis al is gecreëerd of wordt gecreëerd in verschillende sociale interacties en processen, waarbij alle deelnemers hun eigen achtergrond hebben. De kennis is al gecreëerd tijdens interacties, zoals het opstellen van officiële documenten of debatten in de politieke arena's. Maar de kennis wordt opnieuw gecreëerd in interviews die worden gevoerd ten behoeve van deze scriptie: de sociale interactie betekent dat er (opnieuw) kennis wordt geschapen.

2.3. Verhalen en narratieven

De belangrijkste begrippen in dit onderzoek zijn 'verhalen' en 'narratieven'. In theorie zijn er verschillen tussen deze twee begrippen. In de praktijk zijn deze verschillen echter niet al te groot, en worden de begrippen veelvuldig door elkaar heen gebruikt. Dit zal voor deze scriptie ook het geval zijn.

Bruner (1991) omschrijft verhalen als een vorm van 'verslagen' van gebeurtenissen over een bepaalde periode, waarbij actoren bepaalde intenties hebben waar zij al dan niet naar handelen. In deze verhalen, die worden verteld aan de hand van bepaalde thema's, kunnen actoren het verhaal betekenis geven en luisteraars betekenis aan hetzelfde verhaal ontleen.

Verhalen kunnen de waarheid zijn of construeren, en alle verhalen tezamen vormen een cultuur of geschiedenis. Hiermee zijn ook de context en het normatief element van een verhaal belangrijk. Een verhaal kan ook worden gedefinieerd als “*a tiny fuse that detonates tacit understanding in the mind of the listener*” (Sole en Wilson, 2002). Volgens Orbuch (1997) zijn verhalen en narratieve manieren waarop mensen denkbeelden over zichzelf, anderen en de sociale wereld ordenen. Narratieven beschrijven meerdere, met elkaar verbonden, realiteiten, volgens Barry en Elmes (1997). Verhalen kunnen gedurende de tijd ook veranderen, wat een vergelijking mogelijk maakt (Berry, 2001). Er zijn verschillende manieren om verhalen te vertellen (Czarniawska, 2004:33). Ten eerste zijn er orale overleveringen. Daarnaast is er ook sprake van verhalen die in teksten worden verteld. Voor dit onderzoek is stilstaan bij het feit dat mensen verhalen kunnen vertellen erg belangrijk. Door het vertellen van verhalen kunnen betrokken actoren aangeven hoe zij betekenis hebben gegeven aan de casus.

Relevant voor dit onderzoek is het begrip counternarratives, ofwel ‘tegenverhalen’. De casus van dit onderzoek speelt zich af in een politiek-bestuurlijke setting, waarbij het aannemelijk is dat er andere partijen of betrokkenen zijn die een ander verhaal vertellen dan een ‘dominant’ verhaal op basis waarvan een besluit is genomen. Een counternarrative kan op twee manieren worden gezien (Bamberg en Andres, 2004). Ten eerste kan het andere narratief worden gezien als rationeel, mogelijk reflectief, kritisch en tegenstrijdig. Ten tweede kunnen deze eigenschappen daadwerkelijk worden ingebouwd in de dagelijkse interacties. Sprekers stappen nooit helemaal uit het framework van een dominant narratief, maar werken met onderdelen van het frame. Een spreker presenteert niet zomaar een counterstory, maar kan tegelijkertijd met enkele storylines bezig zijn. Hierdoor kunnen vaak vraagtekens worden geplaatst bij counternarratives, en is subtiliteit en goede retoriek vereist.

Het verhaal is afhankelijk van de verteller en de luisteraar: de één vertelt en de ander luistert en moedigt de verteller aan door te gaan (Boje, 1991). Bij het gebruiken als methodiek, heeft de verteller veel vrijheid in het vertellen van het verhaal (Patterson en Monroe, 1998).

Verhalen in traditionele organisaties volgen geen vast patroon (Czarniawska, 2004:39):

Vertellers vertellen hun verhaal in stukjes en worden regelmatig onderbroken om stukken aan te vullen of om het vertellen (even) stop te zetten. Een verhaal is een frame, dat kan worden ‘uitgeprobeerd’, verder worden uitgewerkt of het kan een nieuwe gebeurtenis absorberen.

Volgens Snowden (2000a) wordt een verhaal met een intentie doelbewust verteld. Veel mensen vinden dat hun verhalen ook feit zijn, maar Snowden (2000a) gebruikt hiervoor de term *factio*: sommige verhalen kunnen zo vaak zijn verteld, dat zij als waarheid worden gezien.

Narratieven kunnen worden gezien als thematische, sequentiële vertellingen die worden overgedragen van de auteur naar de lezer (Barry en Elmes, 2007). Lezers interpreteren narratieven op verschillende manieren, die kunnen afhangen van zaken als afkomst, waarden of zelfs humeur. Hiermee spelen lezers dus ook een rol bij de overdracht van narratieven.

De grootste toegevoegde waarde van een verhaal is volgens Snowden (2000a) dat het complexe en gelaagde ideeën op een simpele en te onthouden vorm kan overdragen aan een divers publiek. In tegenstelling tot complexe (management)trainingen, worden kinderen verhalen met helden en schurken verteld om bepaalde dingen bij te brengen. Het vertellen van verhalen binnen organisaties dient voor het maken van individuele assumpties, maken van keuzes, verrichten van handelingen en is een manier waarop individuen en groepen *phenomena* in hun omgeving interpreteren (Boje, 1991; Berry, 2001). Door verhalen te begrijpen, kunnen wij deels achterliggende acties begrijpen en betekenissen van bepaalde handelingen leren begrijpen. Vanuit zowel het individu als het collectief gezien, helpen verhalen ons het verleden te begrijpen, maar ook om de (mogelijke) toekomst te begrijpen (Sole en Wilson, 2002; Brown e.a., 2008). Verhalen kunnen complexe, multidimensionale ideeën overbrengen (Sole en Wilson, 2002). Indien zij goed worden verteld kunnen zij zowel informatie als emotie, het gezegde als het on gezegde en de kern als de context overdragen. Het nadeel van verhalen, is dat het telkens vanuit het perspectief van één persoon wordt verteld waardoor er telkens vanuit slechts één perspectief iets wordt verteld. Daarnaast worden zij bekeken vanuit inzichten die op dat latere tijdstip gelden.

Het vertellen van verhalen kan worden gebruikt bij het verrichten van wetenschappelijk onderzoek (Snowden, 2000b). Dit kwam voornamelijk op bij de opkomst van het postmodernisme. Verhalen bieden de mogelijkheid om de emotionele, politieke en symbolische interacties binnen een organisatie te beschrijven en te begrijpen. Narratieven hebben echter wetenschappelijk gezien ook serieuze implicaties (Bruner 1991). Er is volgens Bruner (1991) geen duidelijk verband tussen de intentie van een actor en een eventueel daaropvolgende actie, waardoor narratieven niet kunnen worden gebruikt om causale

verbanden te leggen. In plaats daarvan helpen narratieven het gedrag van een actor te interpreteren. Interpretatie heeft te maken met de redenen van bepaalde gebeurtenissen, in plaats van causale verbanden te leggen. Een andere complicatie is dat er een verschil kan zijn tussen wat er in een tekst staat of wordt gezegd en de daadwerkelijk betekenis; ofwel iemand vertelt een verhaal en iemand probeert dat verhaal te interpreteren. Aangezien de causaliteit niet altijd kan worden vastgesteld en de verteller soms andere dingen bedoelt, betekent het dat ik als onderzoeker ook de verhalen die mij verteld worden zo goed mogelijk moet proberen te interpreteren en ‘tussen de regels’ door moet lezen indien nodig.

In de literatuur worden verschillende kenmerken en structuren van verhalen onderscheiden. Deze kenmerken en structuren kunnen mij als onderzoeker van dienst zijn om bij het vertellen van mijn verhaal in dit onderzoek de verhalen die mij worden verteld weer te interpreteren, begrijpen en ordenen.

Een verhaal heeft een plot nodig (Czarniawska, 2004:19). Daarbij is er een begin, een actie en een eind nodig. In het plot moet er ook sprake zijn van actie en intentie van een deelnemend actor. Czarniawska (2004:31) geeft aan dat er verschillende plots zijn, en dat er strijd en onderhandelingen worden gevoerd om ervoor te zorgen dat een bepaald plot dominant wordt. Een verhaal kan op basis van vijf verschillende kenmerken worden geanalyseerd (Czarniawska, 2004:41): een hoofdrolspeler, een probleem, acties die worden genomen om het probleem op te lossen, de uitkomst daarvan en de daaropvolgende reactie van de hoofdpersoon. De volgorde die Czarniawska (2004) hanteert is bruikbaar bij het indelen van vervolghoofdstukken waarin de casus worden gereconstrueerd en geanalyseerd en het ordenen en interpreteren van verhalen. Het is immers handig als een verhaal ergens begint, er ‘tussenstappen’ zijn om vervolgens te eindigen.

Patterson en Monroe (1998) voegen daarnaast vier onderdelen toe die ook bruikbaar zijn bij het ordenen van een verhaal, of juist het weglaten van onderdelen van het verhaal dat ik als onderzoeker ga vertellen. Ten eerste is er de relationality of parts: een gebeurtenis wordt begrepen door te kijken naar de verhouding met andere gebeurtenissen. Een geïsoleerde gebeurtenis vertelt op zichzelf niks. Ten tweede is er sprake van een causaal plot: er is een relatie tussen verschillende gebeurtenissen. De gebeurtenissen in een narratief zijn causaal en vormen een plot. Ten derde is er selective appropriation, waarbij er wordt gekozen om bepaalde elementen wel en andere elementen niet in het narratief op te nemen. De verteller van het narratief moet kiezen wat wel en niet wordt opgenomen in het desbetreffende

narratief. Tot slot vormen de begrippen temporaliteit, sequentie en plaats het vierde element. Deze drie begrippen bepalen hoe de elementen uit het plot zich tot elkaar verhouden. Belangrijk onderscheid tussen deze twee auteurs is dat Czarniawska (2004) chronologische elementen noemt die helpen bij de interpretatie. Patterson en Monroe (1998) benoemen juist zaken die los staan van een chronologische indeling van een verhaal; deze zijn niet minder belangrijk, maar kunnen bij een analyse wellicht wat minder expliciet aan bod komen.

Politieke narratieven

De casus van dit onderzoek vindt plaats in een politiek-bestuurlijke setting, waardoor het van belang is stil te staan bij de rol van politiek in narratieven. Narratieven hebben invloed op onze percepties van de politieke realiteit (Patterson en Monroe, 1998), die op hun beurt weer invloed hebben op acties ten gevolge van of anticiperend op politieke gebeurtenissen. Narratieven worden gecreëerd en gebruikt om de politieke realiteit te interpreteren en te begrijpen. Dit gebeurt door individuen, door collectieve eenheden, naties of groepen. Volgens Shenhav (2006) spelen narratieven een belangrijke rol in het vormen en uitdrukken van de politieke identiteit, gedachten en ideologie. Mensen gebruiken narratieven immers als een manier om de wereld te begrijpen en er betekenis aan te geven. Narratieve vormen in de politieke context houdt in dat gedachten en uitingen worden omgevormd tot het ordenen van gebeurtenissen in een chronologische volgorde. Dit heeft een aantal voordelen: het vormt het wereldbeeld van politici en zij gebruiken de volgorde om lessen uit het verleden te trekken.

Een politiek narratief is een narratief dat ontstaat uit een formeel politiek forum – zoals een parlement, kabinet, partijbijeenkomsten of politieke demonstratie – of een narratief geconstrueerd door politici en bestuurders tijdens het uitoefenen van hun ambt (Shenhav, 2006). Ook thema's die als politiek gezien kunnen worden, zoals machtsverhoudingen en collectieve besluitvorming of compromisvorming, vallen hieronder.

Politieke narratieven worden geconstrueerd tijdens politieke acties, die in zowel openbare als gesloten settings kunnen ontstaan. Naast het gebruik van het eigen narratief, gebruiken politici ook narratieven van elementen buiten de politieke arena, zoals het electoraat of de achterban.

Er zijn drie belangrijke uitgangspunten als het gaat om de verhouding tussen het politieke narratief en de realiteit (Shenhav, 2006). Het eerste is gebaseerd op de gedachte dat een narratief chronologisch gestructureerd is, waardoor het iets kan zeggen over de realiteit. Het is

echter de vraag of een individu de werkelijkheid of waarheid kan weergeven. De tweede benadering gaat er van uit dat narratieven worden geconstrueerd door menselijke processen: mensen willen de realiteit graag structureren; de realiteit wordt coherent gemaakt en betekenis gegeven door het vertellen van narratieven. Verhalen worden niet beleefd, maar verteld. Een derde benadering die Shenhav (2006) zelf voorstelt, is het wederzijds beïnvloeden en vormen van politieke realiteit en politiek narratief: zij vormen elkaar, bewust of onbewust. De politieke realiteit verandert het politiek narratief, en het politiek narratief verandert de politieke realiteit. Een narratief is daarbij geen weerspiegeling van de realiteit, maar probeert het op zijn beurt ook te veranderen terwijl het wordt verteld. Omgekeerd beïnvloedt de politieke realiteit daarmee ook het politieke narratief.

Als de eerste twee benaderingen verder worden onderverdeeld, zijn er vier verschillende benaderingen:

1. Het narratief kan geen enkele politiek reconstrueren.
2. Het narratief kan delen van de gebeurtenissen construeren, maar geen chronologisch gestructureerd verhaal vertellen.
3. De mogelijkheid om de chronologie weer te geven. Het kan echter niet de causale verbanden weergeven.
4. De mogelijkheid om de politieke realiteit volledig weer te geven in een narratief.

In deze casus is er sprake van aanwezigheid van politieke narratieven: deze zijn ontstaan in formele politieke fora – zoals standpunten van de partijen, het uitoefenen van ambten en het debatteren in politieke arena's. Deze politieke narratieven komen ook naar voren in de diverse interviews die ik met politici heb gehad. Door het kwalitatieve en interpretatieve karakter van dit onderzoek neem ik daarbij het uitgangspunt dat narratieven worden geconstrueerd door menselijke processen en politici. In de vier benaderingen van Shenhav (2006) zit dit onderzoek tussen het derde en vierde uitgangspunt: causale verbanden zijn lastig om weer te geven, maar de politieke realiteit wordt wel weergegeven door betrokkenen en ikzelf als verteller.

2.4. Sensemaking

In de vorige paragraaf zijn de functies van verhalen al naar voren gekomen. Er is echter nog één belangrijke functie: sensemaking. Verhalen zijn manieren om sense-making te realiseren in een complexe omgeving. Sense-making ontstaat als oude problemen, mogelijkheden of

opdrachten verschijnen en er structuur wordt gevonden in een ogenschijnlijk ongestructureerde situatie (Furnas en Russell, 2005). Brown e.a. (2008) zien sensemaking als processen van interpretatie en het geven van betekenis, waarbij individuen en groepen phenomena interpreteren. Door deze processen wordt de complexe sociale wereld gereconstrueerd en begrepen. Actoren maken in feite, om de werkelijkheid te begrijpen, een plot (Brown e.a., 2008). Bij sensemaking kan een onderscheid worden gemaakt tussen individuele en collectieve betekenis, waarbij collectieve betekenis het lastigst is om te geven (Brown e.a., 2008).

Volgens Weick e.a. (2005) is er bij sensemaking sprake van een aantal stadia.

Ten eerste moet een probleem herkend worden als een probleem. Dit gebeurt meestal aan de hand van het referentiekader van de desbetreffende actor.

Ten tweede moet het probleem daadwerkelijk begrepen worden. De actor in kwestie hangt in feite labels aan het probleem, of categoriseert het probleem. Als dit gebeurt, dan is het probleem gesimplificeerd. Weick e.a. (2005) vergelijken dit met een diagnose stellen: een patiënt krijgt een diagnose van een bepaalde ziekte, zodat deze kan worden genezen. Sensemaking gebeurt in een bepaalde tijd: er wordt vergeleken met een situatie uit het verleden.

De derde stap is het daadwerkelijk ondernemen van actie.. Het ondernemen van actie wordt als even belangrijk gezien als het begrijpen van het probleem.

Communicatie is een belangrijk onderdeel van sensemaking: er is sprake van interactieve handelingen tussen actoren. Er wordt hierdoor een probleem ‘gecreëerd’, waarna er naar een oplossing wordt gezocht.

Sensemaking ziet organisaties niet als iets wat zelf een doel is, met organogrammen en management, maar als variabele en afspiegeling van de werkelijkheid. Door sensemaking wordt betekenis geconstrueerd. Volgens Alderman e.a. (2005) zijn complexe projecten ideale casussen om sensemaking te onderzoeken, omdat er meerdere actoren zijn, wier ideeën moeten worden meegenomen. Door de verschillende eisen van stakeholders, moet er onder deze betrokkenen sprake zijn van sensemaking om zo een basis te vormen voor het ondernemen van actie. Er kan daarbij sprake zijn van discontinuïteit in de betekenisgeving aan het project, waardoor sensemaking noodzakelijk is: de belangen van verschillende belanghebbenden – zoals gebruikers, opdrachtgevers, leveranciers en technici – kunnen uiteen

lopen. Zo kan het belang van de klant niet overeenkomen met het uiteindelijk ontwerp, waarbij de sensemaking-ideeën van deze partijen weer bij elkaar dienen te worden gebracht.

2.5. Strategieën

In de vorige paragraaf is geopperd dat in sensemaking de complexe sociale wereld wordt gereconstrueerd en begrepen en het ondernemen van actie. Eén manier om dit te doen, is het maken van een strategie. Strategie is een vorm van een narratief of verhaal (Barry en Elmes, 1997). Strategie is in feite het vertellen van een (fictioneel) verhaal over een (gewenste) toekomsituatie. Als het vertellen van verhalen belangrijk is in het geven van betekenissen, dan is strategie een belangrijk verhaal dat in organisaties wordt verteld. Daarbij moet strategie niet worden gezien als een kenmerk van organisaties, maar iets wat mensen doen (Fenton en Langley, 2008). Het concept ‘episode of strategizing’ van Maitlis en Lawrence (2003) past hier goed bij: *“a set of political and discursive processes oriented towards a specific, strategic object, such as a vision, plan, strategic framework or marketing strategy, that is tied to material practice”*. Strategie wordt gecreëerd door middel van praten, teksten en converseren (Barry en Elmes, 1997). Een narratieve kijk op strategie kijkt hoe taal bepaalde betekenissen construeert. Over het algemeen zijn strategieën gericht op de toekomst. Dit komt omdat de toekomst invloed heeft op het heden: de hele samenleving maakt in het heden (strategische) keuzes die invloed hebben op de toekomst (Kornberger, 2013)

Er zijn twee belangrijke factoren die een strategie succesvol kunnen maken (Barry en Elmes, 1997). Ten eerste moet er sprake zijn van credibility, ofwel geloofwaardigheid. Er moet daarbij duidelijk worden gemaakt dat de strategie, gelet op de context van het plan, daadwerkelijk succesvol kan zijn. Het gaat bij sommige strategieën immers om de inzet van middelen, zoals veel geld. Daarbij kan de simpele mededelingen ‘vertrouw mij maar’ niet afdoende zijn. Ten tweede moet een strategie nieuw zijn. Een oude strategie zal weinig aandacht krijgen en heeft ook een ‘uiterste houdbaarheidsdatum’. Echter, hoe radicaler het plan, des te minder credibility het plan aan het begin heeft.

Voor de ombouw naar de Amstelveenlijn betekent het dat er verschillende verhalen worden verteld over strategieën. In bijvoorbeeld interviews en documenten wordt verteld hoe de strategie van de (toekomstige) Amstelveenlijn eruit ziet. Daarnaast wordt er ook op de desbetreffende strategieën gereageerd, en is het denkbaar – aangezien de casus zich in een

politiek-bestuurlijke context afspeelt – dat onderdelen of de geloofwaardigheid van de strategie in een counternarrative in twijfel wordt getrokken.

Het maken van strategieën en het bepalen van strategieën kan echter op verschillende manieren. Het kan op een rationele wijze, maar ook minder rationeel. Hoe hier naar wordt gekeken hangt af van de interpretatie van betrokkenen en van mijzelf als verteller. Uit de agendasetting en besluitvormingsliteratuur komen verschillende benaderingen naar voren. De rootmethode, of de rationele methode, stelt eerst de doelen vast en vervolgens worden de verschillende alternatieven onderzocht om het doel te behalen, waarbij relevante factoren in acht worden genomen (Lindblom, 1959). Er wordt dus geselecteerd onder alternatieven, waarvan de consequenties aanvaardbaar zijn (Allison en Zelikow, 1999). Aan deze benadering zijn echter beperkingen: de mens heeft niet alle kennis in huis om een rationele beslissing te nemen, ook wel bounded rationality genoemd door Simon (Allison en Zelikow, 1999).

In de branchmethode, ook wel method of successive limited comparisons geheten, is er sprake van dat doelen en middelen moeilijk te onderscheiden zijn, de analyse voor alternatieven is gelimiteerd, een goed beleid of besluit is dat waar overeenstemming over wordt bereikt zonder dat zij het er daadwerkelijk over eens zijn dat het de beste oplossing is om een doel te bereiken. Belangrijke alternatieven en waarden worden niet meegenomen. Bij een besluit worden middelen en doelen dus tegelijkertijd gekozen. In deze methode is simplificatie belangrijk, omdat alle alternatieven niet bekend zijn en kennis gelimiteerd is. Dit gebeurt op twee manieren: het vergelijken met de status quo, waarbij incrementele besluiten worden genomen aangezien zij redelijk voorspelbaar zijn en het negeren van potentiële consequenties en de waarden die daaraan gekoppeld zijn.

Een andere benadering van Allison en Zelikow (1999), het governmental politics model, stelt dat de overheid bestaat uit individuen die aan een competitief spel deelnemen genaamd politiek. Handelingen van de overheid zijn het resultaat van een politiek spel. Er is geen strategisch doel, maar er zijn individuele doelen. De deelnemers vertegenwoordigen een bepaalde groep of organisatie, waardoor er conflicterende aanbevelingen kunnen zijn. Het is belangrijk om de verschillende spelers, onderhandelingen, coalities en compromissen te identificeren. Het voordeel van dit model is dat er betere besluiten uit voort kunnen komen doordat er meerdere actoren naar kijken, er een betere schatting kan worden gemaakt van de kostenbaten en de mogelijkheid om van fouten te leren.

Een strategie is dus in feite een verhaal over de toekomst, die door verschillende acties (zoals verhalen) kunnen worden beïnvloed. Maar wat als er meerdere strategieën worden gehanteerd door verschillende partijen? Hoe wordt een bepaalde strategie vervolgens dominant? In paragraaf 2.3 zijn de counternarratives al aan bod gekomen: in de volgende paragraaf wordt dit iets meer uitgewerkt in de vorm van collective action frames.

2.6. Collective action frames

Om te begrijpen wat collective action frames zijn, is het nodig eerst even stil te staan bij het begrip frames. Eén aspect dat bij het vertellen van verhalen en creëren van strategie wordt gebruikt, is het hanteren van frames (Kaplan, 2008). Een frame is een *'act of processual phenomenon that implies agency and contention at the level of reality Construction'*. Chong en Druckman (2007) beschrijven framing als *"the process by which people develop a particular conceptualization of an issue or reorient their thinking about an issue"*. Framing wordt gebruikt om andere actoren te bewegen om een bepaalde zienswijze te ondersteunen. Hiermee is de creatie en aanpassing van een frame door zowel actoren als de ontvangers/luisteraars een continu en dynamisch proces (Polletta en Ho, 2006; Kaplan, 2008). Het is een manier om de zaak via interactie te interpreteren; het laat zien hoe actoren doorhebben wat er aan de hand is. Frames zijn belangrijk: de manier waarop politieke actoren hun boodschap overbrengen is van belang als het gaat om voorstanders te winnen, positieve media-aandacht te verwerven, de tegenstander te ondermijnen en een politieke overwinning te behalen.

Collective action frames ontstaan als bepaalde actoren een gezamenlijk idee van een probleem of situatie hebben dat moet worden opgelost, gezamenlijk een schuldige toewijzen, alternatieven articuleren en anderen aanmoedigen om als een geheel voor verandering te zorgen (Benford en Snow, 2000). Merkus (2011) ziet collective action frames niet alleen als een verzameling van individuele attitudes en percepties, maar ook als de uitkomst van het onderhandelen over een gedeelde betekenis. Volgens hem kunnen collective action frames ook handig zijn in de context van infrastructurele projecten: beleidsmakers moeten de betekenis van een infrastructureel project door middel van het construeren van een collective action frame, die ze helpt bij het nemen van een beslissing. Dit betekent dus dat er verschillende actoren zijn, waarbij er een dynamisch speelveld is waarin verschillende frames

tegen elkaar strijden om significant te worden. Kaplan (2008) zegt dat individuele frames worden geïntegreerd in een dominant frame. Als het desbetreffende frame niet overeen komt met dat dominante frame, dan proberen actoren door middel van framing practices hun eigen frame toch dominant te laten worden of het beeld over hun frame door anderen te doen veranderen. Dit gebeurt vooral tijdens politiek opportune momenten. In het kader van een infrastructureel project zijn deze competitieve frames belangrijk als het gaat om het vormen van een collective action frame en het uiteindelijk nemen van een besluit (Merkus, 2011). Als er daadwerkelijk een dominant collective action frame ontstaat, dan kan dat helpen om een strategisch besluit te nemen. Als er geen dominant collective action frame ontstaat, dan kan dat de besluitvorming vertragen (Kaplan, 2008).

Een vorm van de collective action frames die in Nederland kan worden teruggevonden, is het zogenaamde poldermodel. Deze vorm van Nederlands beleidsmaken in het sociale en economisch beleidsterrein houdt in dat er wordt overlegd en naar consensus wordt gezocht (De Vries, 2014). Het poldermodel heeft wel enkele nadelen: het heeft een groeiende economie nodig om goed te werken en het leidt zelden tot grote politieke hervormingen. Het poldermodel kan worden teruggeleid tot de middeleeuwen, waarin steden, handelslieden en waterschappen op consistente basis naar compromissen zochten.

In feite zijn collective action frames dus een bundeling van bepaalde verhalen en frames voor een bepaald vraagstuk. De aanwezigheid van een dominant collective action frame – wat in Nederland dus vaak ontstaat door middel van polderen – zorgt ervoor dat er een besluit wordt genomen. Er zijn uiteraard ook, zoals eerder in dit hoofdstuk is beschreven – counternarratives aanwezig. Dit betekent dus dat er ook niet-dominante collective action frames aanwezig zullen zijn. De aanwezigheid van diverse collective action frames en waarom op basis daarvan besluiten worden genomen komt later in dit onderzoek aan bod.

2.7. Discussie

Zoals eerder aangeduid, worden de termen verhalen en narratieven gedurende dit onderzoek door elkaar gebruikt. Er zijn echter binnen het theoretisch gedeelte over deze twee begrippen nog interessante punten, die ook kunnen worden gekoppeld aan de andere theoretische uitgangspunten.

Helaas is er in de literatuur weinig geschreven over deze kwalitatieve onderzoeksvorm in combinatie met politiek. Het artikel van Shenhav (2006), dat in paragraaf 2.3 aan bod is gekomen, biedt echter een duidelijk, theoretisch, overzicht. Sterker nog, de twee oorspronkelijk benaderingen die hij benoemt lijken het ontologisch onderscheid tussen realisme en idealisme te volgen. Zijn eigen derde variant lijkt een compromis tussen de twee varianten. Voor dit onderzoek wordt uiteraard gesteld dat mensen politieke narratieven construeren en de realiteit ordenen. Op zijn verdere onderverdeling zit dit onderzoek tussen de derde en vierde categorie in: het zou wellicht mogelijk kunnen zijn om causale verbanden weer te kunnen geven, maar gelet op beperkingen die bij kwalitatief onderzoek gelden (zie hoofdstuk 3) is het onmogelijk om de realiteit helemaal weer te geven. Dit past ook binnen het ontologisch uitgangspunt van deze scriptie. Daarnaast betekent het gebruik van narratieven door politici dat zij ook aan sensemaking, vertellen van strategieën en het aanhangen van collective action frames doen.

Sensemaking hangt nauw samen met de belangrijkste begrippen uit dit onderzoek, verhalen en narratieven. Het is echter opvallend dat de drie stadia van sensemaking (Weick e.a., 2005) goed inpasbaar zijn in de vijf stappen om verhalen te analyseren (Czarniawska, 2004:41) of in de constructie van een plot (Czarniawska, 2004:12). Het onderkennen en labelen van een probleem past bij het 'probleem'-aspect van Czarniawska of het 'begin' van het plot. Het ondernemen van een actie bij sensemaking is eenzelfde categorie als bij de vijf analytische stappen of de middelste stap van het plot. Naar verwachting zal bij de analyse van de casus van dit onderzoek weinig tot geen onderscheid worden gemaakt tussen verhalen/narratieven en sensemaking.

Aangezien een strategie een (fictief) verhaal over de toekomst is, is het nauw verwant met de begrippen verhalen en narratieven, en daarmee ook met sensemaking. Een probleem moet erkend worden en er moet naar een oplossing worden gestreefd. Er kunnen dan verschillende opvattingen, of verhalen, over de te volgen strategie zijn. Het maken van strategieën hoeft echter niet altijd op een rationele wijze te gebeuren. Dit betekent dat er niet alleen commentaar wordt geleverd op de verschillende strategieën, maar dat het ook mogelijk is om een oordeel te vellen over hoe de strategieën tot stand zijn gekomen: de ene actor kan het rationeel vinden en de ander kan het juist typeren als een proces van muddling through, met hun bijbehorend oordeel.

Een collective action frame kan in essentie worden gezien als een verzameling verhalen die ongeveer dezelfde standpunten vertegenwoordigen. Op politiek gebied is het Nederlands poldermodel een voorbeeld: actoren kunnen hun verhaal veranderen, waarbij zij, al overlegend, een compromis bereiken (De Vries, 2014). Deze collective action frame kan vervolgens ook weer leiden tot een dominante strategie, ofwel een dominant verhaal over de toekomst. Hierbij speelt sensemaking ook weer een rol: om daadwerkelijk te onderhandelen en een collective action frame en strategie te construeren, moet een probleem worden herkend.

Collective action frames hoeven echter niet persé dominant te zijn. Eerder is al het begrip counternarrative aan bod gekomen: narratieven die tegen het dominante (master)narratief ingaan. Voor collective action frames is zo'n counter collective action frame ook te bedenken: een verzameling verhalen van actoren die redelijk overeenkomen, en indruisen tegen het dominante collective action frame. Kortom, een collective action frame is een bundeling van verhalen en een proces van sensemaking door actoren die uiteindelijk dezelfde strategie aanhangen.

In dit theoretisch kader is een theoretische 'lens' geconstrueerd die zal worden gebruikt bij de analyse van de casus. Het belangrijkste onderdeel van deze 'lens' is dus het begrip verhalen, waarvan sensemaking een belangrijk onderdeel is. Strategieën – als verhalen over de toekomst – en collective action frames – als een bundeling van relatief gelijkgestemde verhalen en frames – kunnen ook worden gezien als vormen van verhalen. Daarmee is er ook weer een onderlinge samenhang tussen sensemaking, strategieën en collective action frames: een probleem moet erkend worden, oplossingen moeten bedacht worden en vervolgens moet een meerderheid de oplossing daadwerkelijk steunen. De wijze waarop deze theoretische 'lens' in het onderzoek zal uiteen worden gezet in het volgende hoofdstuk.

Hoofdstuk 3: Methodologisch kader

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het methodologisch kader beschreven: dit is de verantwoording voor de wijze waarop het onderzoek wordt uitgevoerd. In de eerste paragraaf wordt het type onderzoek uiteen gezet, gevolgd door de casusselectie en afbakening van het onderzoek. De daaropvolgende paragraaf bevat het protocol, waarbij wordt bekeken hoe begrippen uit het theoretisch kader worden gebruikt in het onderzoek. Hierop volgt een beschrijving van de dataverzamelings- en verwerkingsmethoden. Dit hoofdstuk sluit af met een paragraaf over de betrouwbaarheid en validiteit.

3.2. Type onderzoek

Bij het verrichten van onderzoek kan een onderscheid worden gemaakt tussen twee hoofdvormen: kwantitatief en kwalitatief onderzoek (De Vaus, 2001). In kwantitatief onderzoek worden experimenten en onderzoeken gedaan, waarbij de resultaten kunnen worden gekwantificeerd en de resultaten statistisch kunnen worden geanalyseerd. Kwalitatief onderzoek omvat echter een meer interpretatieve analyse van data: er is ruimte voor context en subjectieve denkbeelden van onderzoekssubjecten.

Deze scriptie is duidelijk kwalitatief van aard. De data die wordt verzameld en wordt geanalyseerd, is onder meer gebaseerd op teksten, beelden en interviews, waarbij de verhalen van de onderzoekssubjecten centraal staan. Er komen derhalve geen experimenten of andere kwantificeerbare data in dit onderzoek voor.

Er zijn volgens De Vaus (2001) vier ideaaltypische vormen van onderzoek: het experiment, het longitudinaal onderzoek, crossectioneel onderzoek en de casestudy. Dit onderzoek neemt de vorm aan van een casestudy.

Een case is het object van studie waarover informatie wordt verzameld. Er wordt gefocust op een individuele eenheid (Ritchie e.a., 2013), namelijk de ombouw van de Amstelveenlijn. Yin (2013) definieert dit echter net iets anders: de focus van het onderzoek ligt op een fenomeen in een real-life context. Ik kijk in dit onderzoek naar de narratieven die worden verteld in de context van de Amstelveenlijn. Yin (2013) voegt hieraan toe dat er bij een casestudy weinig controle is op de gebeurtenissen door de onderzoeker. In dit geval heb ik als onderzoeker geen invloed op de besluitvorming of uitkomst van de casus; wel heb ik als onderzoeker een zekere

invloed op de afgenomen interviews: daar stel ik immers de vragen. Daarnaast worden meerdere perspectieven onderzocht die voorkomen uit een bepaalde context (Ritchie e.a., 2013). In dit onderzoek worden meerdere verhalen verzameld over de ombouw van de Amstelveenlijn. Er wordt gekeken naar de verschillende verhalen. Yin (2013) noemt besluitvorming één van de mogelijke onderzoeksobjecten waar bij een casestudy naar kan worden gekeken: het gaat daarbij om de vraag waarom zij zijn genomen, hoe zij zijn geïmplementeerd en met welk resultaat. Dit zijn dus meer de ‘waarom’ en ‘hoe’-vragen.

3.3. Casusselectie en afbakening

Dit onderzoek gaat over de ombouw van de Amstelveenlijn in Amsterdam en Amstelveen. Deze casus is gekozen vanwege mijn algemene interesse in het openbaar vervoer en de ‘nabijheid’ van deze lijn. Ik gebruik lijn 51, de sneltram die op deze lijn rijdt, regelmatig om naar de Vrije Universiteit te komen. Daarnaast is deze casus gepaard gegaan met een interessant besluitvormingsproces: de strategie omtrent de ombouw van deze lijn is enkele keren veranderd en diverse partijen houden er verschillende visies op na. Ook heeft deze casus te maken met andere, vaak externe, ontwikkelingen: zo heeft de financiële crisis en de daarbij behorende bezuinigingen bij de overheid ervoor gezorgd dat er minder geld beschikbaar is. Maar ook heeft de Amstelveenlijn te maken met de ontwikkelingen rondom de Zuidas, waar nieuwe kantoren worden gerealiseerd en infrastructuur in tunnels wordt aangelegd; daarbij moet de Amstelveenlijn ook worden ingepast. Deze combinatie van factoren maakt dit een zeer interessant onderzoeksobject.

Deze casus zal op diverse manieren worden afgebakend. Ten eerste wordt de casus afgebakend in de tijd. Hierbij wordt het besluitvormingsproces geanalyseerd van 2007 - toen de Metronetstudie werd gepubliceerd - tot 2013, het definitieve besluit omtrent de ombouw. Ten tweede wordt het aantal actoren afgebakend. Het onderzoek gaat voornamelijk om de besluitvorming door en verhalen van politici in de gemeente Amsterdam, de gemeente Amstelveen en de Stadsregio Amsterdam. De voornaamste actoren op wie dit onderzoek zich richt, zijn dus de raadsleden van deze bestuursorganen. Indien mogelijk worden ook de rollen van wethouders, beleidsmakers, bedenkers van het Zuidasdok, de Reizigersadviesraad en andere belangenorganisaties meegenomen. Dit onderscheid is belangrijk, aangezien er beperkte tijd is om dit onderzoek uit te voeren. Vanwege deze beperkte tijd is de rol van stadsdeel Zuid niet meegenomen en zal het ook niet mogelijk zijn om alle betrokkenen te

spreken. Daarnaast is het de vraag in hoeverre meer mensen spreken aanvullende informatie oplevert.

3.4. Protocol

Het begrip ‘verhaal’ is, als er wordt gekeken naar het vorige hoofdstuk, relatief abstract. Er is geen harde afbakening tussen wat nu wel en geen verhaal is. Voor dit onderzoek wordt een verhaal bestempeld als hetgeen wat een actor zegt – op papier, beeld, enz. – over de desbetreffende casus. Daarbij wordt er gezocht naar een plot, waarbij de verteller een begin, midden en eind impliciet of expliciet benoemt. Ook wordt bij verhalen gepoogd hoofdpersonen, problemen, acties, uitkomsten en reacties van de hoofdpersoon te identificeren. Aangezien deze casus over besluitvorming gaat, zal de term ‘actie’ over een besluit gaan, en niet perse het daadwerkelijk uitvoeren van iets.

Sensemaking kan op diverse manieren worden teruggevonden. Ten eerste wordt het teruggevonden als een actor een probleem herkent en categoriseert of versimplificeert in verhalen. Zo kan de actor, met bijvoorbeeld korte of simpele voorbeelden, uitleggen dat er een probleem is met materieel of veiligheid. Ten tweede wordt er gekeken naar het ondernemen van actie. In het geval van deze casus gaat het om voorgestelde plannen. De actor vertelt derhalve wat de voorgestelde plannen zijn, wat zij ervan vindt, wat de eigen wensen zijn en hoe er uiteindelijk tot een daadwerkelijk besluit is gekomen.

Strategieën worden bij dit onderzoek gezien als (fictionele) verhalen over de toekomst. In dit onderzoek wordt op verschillende manieren naar strategieën gekeken. Ten eerste wordt gekeken naar de officiële beleidsstrategie: wat wordt er daadwerkelijk gepresenteerd als oplossing? Ten tweede wordt gekeken naar de verschillende reacties van betrokkenen: hoe kijken zij tegen de gepresenteerde strategie aan, is de gepresenteerde strategie geloofwaardig (of wellicht uitvoerbaar, aangezien het om plannen gaat) en hoe verhoudt het zich tot hun eigen strategie als oplossing voor het probleem? Daarnaast kijk ik naar de interpretatie van verschillende actoren en mijzelf wat voor soort strategie het is: is er rationeel over nagedacht, of is het een onderhandelingsproces/wordt er politiek gevoerd of is er sprake van muddling through? De presentatie van officiële strategieën gebeurt aan de hand van officiële documentatie en interviews. Daarnaast geschiedt de interpretatie door actoren aan de hand van passages uit afgenomen interviews, die een goed beeld kunnen geven van wat zij

daadwerkelijk vinden.

Een collective action frame wordt gevonden als meerdere actoren met hun frame achter een bepaalde oplossing staan of anderen ergens van beschuldigen. Er kan daarbij onderscheid worden gemaakt tussen een dominant collective action frame – een frame dat door de meerderheid van partijen wordt ondersteund en dat uiteindelijk kan worden bekrachtigd tijdens bijvoorbeeld een besluit – en een collective action frame dat niet dominant is geworden. Een dominant collective action frame ontstaat als een besluit wordt genomen door een meerderheid van partijen, waarbij de verschillende verhalen zich achter de desbetreffende strategie scharen. Een niet-dominant collective action frame ontstaat als er diverse actoren met hun verhalen zich niet achter het dominante collective action frame scharen, maar er andere verhalen op nahouden.

Tot slot is het belangrijk om te vermelden dat ik als onderzoeker ook een narrator ben: ik zorg voor een sequentiële vertelling en bepaal wat wel en niet weg wordt gelaten. In kwalitatief onderzoek is de onderzoeker immers zelf een instrument (Ritchie e.a., 2013). Als onderzoeker baseer ik mijn bevindingen op de diverse verhalen die ik tijdens het dataverwerkingsproces heb gevonden. Dit betekent dat ik in essentie van al die verhalen mijn eigen verhaal maak. Daarbij interpreteer ik dus de diverse verhalen die ik hoor of lees en doe ik zelf aan sensemaking: ik kijk naar het probleem, maak er categorieën van en probeer de verschillende oplossingsrichtingen (met daarbij behorende strategieën en collective action frames) te reconstrueren en categoriseren.

3.5. Dataverzameling en -verwerking

Dit onderzoek heeft gebruik gemaakt van twee belangrijke dataverzamelingsmethoden. De eerste en belangrijkste vorm bestaat uit het afnemen van interviews. De tweede vorm behelst het analyseren van teksten. Hieronder zijn de twee vormen nader uiteen gezet.

3.5.1. Interviews

Een interview kan worden gezien als een ondervraging en het vinden van meningen en opvattingen van de geïnterviewde (Czarniawska, 2004:47). Het uitgangspunt is dat de professional het subject ondervraagt, aldus de literatuur. Dit is echter niet altijd het geval: het subject heeft vaak veel kennis over het te bespreken onderwerp. Er ontstaat in feite een

tweerichtingsverkeer van gedachten: het subject kan zijn of haar verhaal, ervaringen, motieven en meningen vertellen, terwijl de professional/onderzoeker gedachtes kan opperen zonder consequenties in de praktijk (Ritchie e.a, 2013). Het verrichten van een interview levert niet altijd feiten op waar de onderzoeker wellicht naar zoekt: de interpretatie van het interviewsobject is erg belangrijk. In de sociale wetenschappen, is het interview een belangrijk venster om naar de realiteit te kijken.

Als het subject de ruimte heeft, kunnen er verhalen worden verteld die tot narratieven kunnen worden gemaakt (Czarniawska, 2004:52).

Interviewtranscripties kunnen als een narratief worden gezien en de onderzoeker kan ook narratieven uit het interview destilleren (Czarniawska, 2004:55). Ik doe dit door mijn eigen interview te construeren uit mijn eigen narratief door het verhaal uit het interview op te schrijven en te interpreteren. De geïnterpreteerde verhalen giet ik dan in een verhaal dat relatief chronologisch is en waarbij bepaalde thema's of belangrijke onderwerpen aan bod komen. De verhalen die ik uit de interviews haal zijn ook de belangrijkste vorm van data voor dit onderzoek, en zullen derhalve de ruggengraat van de volgende drie hoofdstukken vormen.

Selectie van personen

Het aantal actoren dat betrokken is bij deze casus is groot: volksvertegenwoordigers, wethouders, ambtenaren, belangengroepen, adviesbureaus en bewoners. Het is daarom niet mogelijk om gedurende de tijd die voor dit onderzoek is gesteld alle betrokkenen te interviewen. Ik heb een aantal criteria opgesteld voor het benaderen van actoren voor een diepte-interview:

1. Kennis van zaken. De persoon in kwestie is betrokken bij het besluitvormingsproces of kan het hele proces hebben gevolgd.
2. De mate van betrokkenheid. Het verdient de voorkeur om actoren te interviewen die dicht bij het besluitvormingsproces zitten. Dit zijn voornamelijk volksvertegenwoordigers, belangengroepen en ambtenaren.
3. De actor in kwestie heeft duidelijk stelling genomen. Door een dergelijk persoon te interviewen, kunnen juist weer andere verhalen naar voren komen. Dit is gebeurd door actoren te interviewen die duidelijk stelling hebben genomen tegen de collective action frames, zoals Luud Schimmelpennink, de SP, Red Amsterdam, ROVER en het WOC Buitenveldert.

Actoren om te interviewen heb ik op verschillende manieren gevonden:

1. Hun naam is naar voren gekomen in vergaderstukken, notulen, belangrijke documenten of in de media.
2. Via de snowbalmethode hebben enkele geïnterviewden andere personen aangewezen waarvan zij menen dat het de moeite waard is om te interviewen (Ritchie .e., 2013).
3. Het sturen van een e-mail naar bijvoorbeeld de Dienst Zuidas, de SRA en de gemeente Amstelveen heeft ook geresulteerd in een aantal interviews.

De verschillende betrokken mensen die ik heb geïnterviewd zijn weergegeven in het onderstaande tabel.

Tabel 1: Lijst met geïnterviewden (sommigen hebben deze functie inmiddels niet meer)

Naam	Functie
Alberts, Remine	SP-raadslid Amsterdam
Disselhoff, Monique en Gouverneur, Ed	WOC Buitenveldert
Drooge, Lex van	CDA-raadslid Amsterdam
Erp, Joep van	SP fractievoorzitter Amstelveen
Griffioen, Cisca (per e-mail)	Voorzitter Bewonersplatform Zuidas
Hendriksen, Lex	D66-raadslid Amstelveen
Olthof, Jan	Adjunct-directeur Dienst Zuidas
Rapport, Dror Cohen	Lid RAR
Rijn, Arjan van	Bestuursregisseur gemeente Amstelveen
Schimmelpennink, Luud	PvdA-raadslid Amsterdam
Stenfert-Kroese, Tatjana	Strategisch adviseur SRA
Treumann, Pitt	Red Amsterdam-raadslid Amsterdam
Veenboer, Dolf	PvdA fractievoorzitter Amstelveen
Vervenne, Walter	VVD-raadslid Amstelveen
Verwey, Maarten	Lid RAR
Visser, Ivo	Manager Projectbureau Zuidas
Vonk, Chris	Woordvoerder ROVER
Wiebes, Eric (per e-mail)	Wethouder Amsterdam, portefeuillehouder SRA
Wijnen, Tessa van	GroenLinks-raadslid Amstelveen
Winsemius, Rik	PvdA-raadslid Amsterdam

Werkwijze interviews

De interviews die zijn afgenomen hadden een semigestructureerd karakter (Ritchie e.a., 2013). Dit betekent dat ik een topic lijst heb met de diverse onderwerpen die ik graag aan bod wil laten komen, maar dat er volop ruimte is geweest voor de geïnterviewde om het verhaal te vertellen. Van alle interviews zijn er twee afgenomen door een vragenlijst per e-mail te sturen.

De topic lijst is op een relatief chronologische manier ingedeeld. Als eerste worden er enkele inleidende vragen gesteld om de geïnterviewde op zijn gemak te stellen (Ritchie e.a., 2013). Hierna hanteert de topic lijst een relatief chronologische volgorde: de geïnterviewde wordt gevraagd wanneer de besluitvorming volgens hem/haar begon en doorloopt vervolgens de verschillende besluitvormingsfasen vanaf 2009. De topic lijst sluit af met enkele afsluitende en reflexieve vragen. Ik heb er doelbewust voor gekozen om de theoretische begrippen niet als uitgangspunten te gebruiken, omdat dat de geïnterviewde dat waarschijnlijk weinig zegt. Ze komen impliciet wel aan bod en, als het gesprek er naartoe leidt, ook expliciet.

Naast de gebruikelijke vragen over het toestemming verlenen voor het opnemen van het interview en eventuele terugkoppeling, heb ik telkens expliciet gevraagd of ik de geïnterviewde in het onderzoek direct mag citeren of parafraseren en of deze daarbij anoniem wil blijven. Hoewel het gebruikelijk is dat in wetenschappelijk onderzoek respondenten worden geanonimiseerd, betreft deze casus een besluitvormingsproces dat zich grotendeels in de openbaarheid heeft voltrokken, waardoor diverse verhalen ook in de openbaarheid kunnen worden teruggevonden.

Verwerken interviewdata

Aan de hand van de opnamen zijn de interviews getranscribeerd. Zowel de audiobestanden als transcripten zijn vervolgens opgeslagen. Aan de hand van de interviews en de documentatie heb ik al een globale indeling gemaakt van de hoofdstukken die over de casus gaan.

Vervolgens haal ik relevante passages en citaten uit de interviews en 'giet' deze in de relevante hoofdstukken. In die zin interpreteer ik zelf weer de verhalen van actoren en besluit wat wel en niet wordt meegenomen, waardoor ik als onderzoeker zelf mijn eigen verhaal aan het vertellen ben en aan sensemaking doe (Czarniawska, 2004; Ritchie e.a., 2013). Deze

passages worden vervolgens aangevuld met de overige bronnen, die hier verder worden beschreven.

3.5.2. Tekstuele en beeldmatige bronnen

Dit onderzoek put uit diverse tekstuele bronnen. Hieronder een opsomming van de bronnen die gebruikt zijn:

1. Notulen van vergaderingen van vertegenwoordigende lichamen. Gedurende het besluitvormingsproces zijn er in de diverse vertegenwoordigende lichamen vergaderingen geweest omtrent de ombouw van de Amstelveenlijn.
2. Officiële stukken. Veel plannen over de Amstelveenlijn zijn uitgewerkt in officiële stukken die veelal op internet terug kunnen worden gevonden of door betrokkenen aan mij zijn opgestuurd.
3. Mediaberichten. Diverse media hebben verslag gedaan over de besluitvorming en politici zijn aan het woord gekomen. Het gaat daarbij niet alleen om krantenberichten, maar ook op TV/YouTube en online nieuwsdiensten. Naast het zoeken op Google en YouTube heb ik specifiek gekeken naar berichten in Het Parool via de online zoekmachine LexisNexis.
4. Overige documenten. Er is daarnaast gebruik gemaakt van bronnen zoals publicaties op politieke websites. Documentatie voor intern gebruik, zoals documenten en e-mails, zijn niet gevonden en niet gebruikt.
5. Afbeeldingen. Dit onderzoek maakt gebruik van twee afbeeldingen. De afbeelding op het voorblad is een sneltramstel van lijn 51 bij halte Amstelveen Westwijk en dient uitsluitend als een aanvullende afbeelding op het voorblad. In het inleidende hoofdstuk (afbeelding 1) heb ik een plattegrond van het metronetwerk in Amsterdam opgenomen. Aangezien de Noord/Zuidlijn ook een belangrijke rol in de discussie speelt, heb ik voor een plattegrond gekozen waarop deze ook is aangegeven.

Verwerking van tekstuele en beeldmatige bronnen

In de vorige subparagraaf heb ik aangegeven dat de interviews de ruggengraat van de volgende drie hoofdstukken vormen en dat dit dus de belangrijkste dataverzamelmethode is. Ik heb tekstuele en beeldmatige bronnen louter gebruikt als ondersteuning van al bestaande verhalen die ik uit de diverse interviews heb gehaald. Een goed voorbeeld hiervan zijn bijvoorbeeld de raadsnotulen: hoewel ik er velen heb gelezen om mij in de casus te verdiepen en verhalen te begrijpen, heb ik ze slechts zo nu en dan gebruikt als aanvulling op de verhalen

uit de interviews. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld de diverse artikelen die ik uit de krant Het Parool heb gehaald.

3.6. Betrouwbaarheid en validiteit

De mate van betrouwbaarheid betekent in hoeverre de resultaten kunnen worden gereproduceerd door anderen (De Vaus, 2001:237; Ritchie e.a., 2013). Bij kwalitatief onderzoek is de mate van betrouwbaarheid altijd lastig, aangezien er gebruik wordt gemaakt van verschillende kwalitatieve bronnen. Daarnaast ben ik als onderzoeker ook een ‘instrument’: de onderzoekssubjecten vertellen hun verhaal, dat ik vervolgens als onderzoeker interpreteer en verwerk in dit onderzoek. Dit betekent dat andere onderzoekers, die deze casus zouden heronderzoeken, op andere resultaten kunnen uitkomen. In dit onderzoek is het mogelijk dat bij eventuele reproductie de onderzoeker zaken interpreteert, naar andere documentatie kijkt, andere mensen spreekt en andere vragen stelt bij interviews. Uiteindelijk is het belangrijk om de eigen interpretaties goed te onderbouwen, wat ik zal trachten te doen in dit onderzoek.

Validiteit slaat op in hoeverre conclusies gefundeerd zijn en daadwerkelijk het onderzochte onderwerp weergeven (Ritchie e.a., 2013). Hoewel ik als onderzoeker mijn best doe om de validiteit goed te waarborgen, weet ik al van tevoren dat er ook belemmeringen zijn. Via documentatie en interviews kunnen veel verhalen van verschillende actoren worden verkregen. Tegelijkertijd zijn er belemmerende factoren voor de validiteit. Zo kan er relevante documentatie ontbreken, om wat voor reden dan ook niet alles aan bod (kunnen) komen bij een interview en hebben zich bepaalde zaken niet in de openbaarheid afgespeeld, waardoor het niet of nauwelijks mogelijk is om hier informatie over te verkrijgen.

Empirische generaliseerbaarheid, ook wel externe validiteit geheten, kijkt naar in hoeverre bevindingen kunnen worden gegeneraliseerd naar populaties of settings buiten het specifieke onderzoek (Ritchie e.a., 2013). De generaliseerbaarheid van onderzoeken over politieke besluitvorming omtrent infrastructurele projecten kan lastig zijn: de context en de betrokken actoren zullen van geval tot geval verschillen. Dit maakt het doen van generaliserende uitspraken erg lastig. In hoofdstuk 1 heb ik al een korte literatuurstudie verricht over besluitvorming omtrent infrastructurele projecten. In het concluderend hoofdstuk wordt gekeken naar wat de casus uit dit onderzoek kan toevoegen aan deze literatuur.

Hoofdstuk 4: De metro als dé oplossing

4.1. Inleiding

De Amstelveenlijn is één van de twee OV-aders die Amstelveen met Amsterdam verbindt. De lijn loopt vanaf station Zuid via de Amsterdamse wijk Buitenveldert naar Amstelveen Binnenhof en verder naar Amstelveen Westwijk. Over dit tracé lopen twee lijnen. Lijn 5 is een stadstram, die vanaf Amsterdam Centraal door de binnenstad naar station Zuid gaat, om vervolgens over de Amstelveenlijn te gaan en bij Amstelveen Binnenhof te eindigen. Lijn 5 heeft speciale tweerichtingstrams, waarbij er een bestuurderscabine aan beide einden zit. Dit omdat er bij eindpunt Amstelveen Binnenhof geen keerlus is. Metrolijn 51 gaat van Amsterdam Centraal, via de oostelijke metrotunnel, om vervolgens via station RAI bij station Zuid aan te komen (DIVV, 2007:18). Vervolgens neemt hij de Amstelveenlijn tot eindpunt Amstelveen Westwijk. Deze metro is een hybridesysteem: op de Amstelveenlijn rijdt hij als tram, en op de metrobaan als metro. Op station Zuid wordt bij het halteren overgeschakeld van het ene op het andere systeem. Omdat de 51 een hybride uitvoering heeft, wordt hij zowel ‘metro’ als ‘sneltram’ genoemd, iets wat ik in de rest van dit onderzoek ook zal doen.

Na bijna twintig jaar dienst, is volgens veel bestuurders en politici de tijd rijp om de Amstelveenlijn te vervangen. De gedachtes om de Amstelveenlijn een verlengstuk te laten zijn van de Noord/Zuidlijn leven al langer. Maar wat zijn de problemen, de verhalen achter de metro? En is iedereen het er wel mee eens?

In de eerste paragraaf wordt gekeken naar de verschillende narratieven die er bestaan over de problemen van de Amstelveenlijn. Vervolgens wordt gekeken naar drie belangrijke begrippen die bij veel verhalen omhoog komen: fijnmazig, hoogwaardig en toekomstvast. De hierop volgende paragraaf gaat in op de verschillende verhalen over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Dit hoofdstuk sluit af met een terugkoppeling naar de theoretische begrippen.

Omwille van de leesbaarheid worden hier nog enkele afkortingen toegelicht. De SRA, ofwel Stadsregio Amsterdam, is een samenwerkingsverband tussen zestien gemeenten in de regio Amsterdam op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economische zaken, wonen en jeugdzorg (SRA, 2014a). De SRA is opdrachtgever van het OV in gebieden in en

om Amsterdam, en heeft een eigen Reizigers Advies Raad (RAR), waarin vertegenwoordigers vanuit consumentenorganisaties zitting hebben en advies uitbrengen (RAR, 2014).. Het belangrijkste bestuursorgaan van de SRA is de regioraad: deze raad bestaat uit 62 leden, die worden afgevaardigd uit de deelnemende gemeenten (Stadsregio Amsterdam, 2014b). Voorzitter van de regioraad is de burgemeester van Amsterdam.

4.2. De storingsgevoelige kindermoordenaar en geliefd vervoersmiddel

4.2.1. De aanleg van de allereerste metro en de Amstelveenlijn

Sommige geïnterviewden beginnen hun verhaal niet met de huidige problemen, maar beginnen al met de aanleg van de eerste metrolijn in Amsterdam en de daaropvolgende (snel)tramverbinding naar Amstelveen. In de jaren zeventig wordt de eerste metrolijn aangelegd naar de Bijlmer. Daarvoor moest een deel van de Nieuwmarktbuurt worden gesloopt, waarover veldslagen zijn gevoerd. Pitt Treumann (Red Amsterdam) wijst op de bouw van de Oostlijn als een ‘historisch beladen periode’: hele buurten staan tegenover het stadsbestuur, waarbij ook politieke partijen tegenover elkaar komen te staan. De kosten van de bouw zijn uiteindelijk drie keer hoger uitgevallen dan oorspronkelijk is begroot, waardoor de gemeente Amsterdam besluit in de komende jaren geen metro meer aan te leggen.

Toenmalig wethouder Michael van der Vlis van Amsterdam heeft volgens Chris Vonk (ROVER) in de jaren tachtig de sneltram voorgesteld als verbinding naar Amstelveen. Het is volgens Maarten Verwey (RAR) altijd al de bedoeling geweest om de Oostlijn door te trekken naar Amstelveen. Wat hem betreft zitten er bij de Amsterdamse PvdA nog frustraties over de kostenoverschrijding van de Oostlijn, waardoor er een compromis is gesloten. In Amstelveen is volgens Verwey de wens geopperd: of een metro, of een bus. Lex van Drooge (CDA) hekelt het politieke compromis dat heeft geleid tot het hybride systeem: “er moest wel snel OV zijn, maar het mocht dus geen tram zijn, maar het mocht ook geen metro zijn”. Echter is de metro, ondanks de vele protesten, volgens Van Drooge het meest geliefde vervoermiddel. De discussie en aanleg omtrent een metroverbinding in de regio Amsterdam kan dus gepaard gaan met de nodige emotie en, zoals de aanleg van de Amstelveenlijn betreft, met compromissen. Dat compromissen misschien niet altijd even handig zijn, blijkt uit de verschillende verhalen over de problemen.

4.2.2. Problemen van de huidige Amstelveenlijn

In de vorige paragraaf is te zien dat de aanleg van de Amstelveenlijn als compromis wordt gezien: Amsterdam wil geen metro en Amstelveen krijgt een goede verbinding met Amsterdam. Maar wat zijn vervolgens de problemen, waardoor er twintig jaar later al wordt geopteerd voor vervanging?

Walter Vervenne (VVD): “Op 15 april 2005 richtte ik mij als raadslid tot de Ondernemingsvereniging Amstelveen. Niet alleen de Ondernemingsvereniging, maar ook de Rabobank, de ABN, grote instellingen die in Amstelveen gevestigd zijn. Wij vonden, en ik vond, mijn vrouw regelmatig gebruik makende van het OV, met name de 51, ergerden ons aan het feit dat er geen toezicht was, geen handhaving was, dat de trams smerig waren, vuil, met graffiti, de ruiten bekrast. En toen heb ik het voorstel gedaan om één van die tramstellen te gaan adopteren. Amstelveen adopteert één van die tramstellen van de 51. En wat gaan we dan doen? Ik had mij ook gericht tot alle kunstenaars in Amstelveen, de beeldhouwers, de schilders. En we gaan dan één tram heel mooi maken: een Amstelveentram gaat meerijden in het circuit van de 51. Maar goed, het is mij nooit helemaal gelukt. Ik heb het geld, de fondsen, niet bij elkaar gekregen.” De anekdote van Walter Vervenne laat zien dat de Amstelveenlijn een bron van ergernis is voor de reiziger. De algehele staat van lijn 51 laat volgens hem te wensen over: ergernis, smerig, vuil en zwartrijden.

Maar technisch gezien is het materieel en de lijn op een gegeven moment ook afgeschreven, vertellen Tessa van Wijnen (GroenLinks) en Arjan van Rijn (Gemeente Amstelveen). Gelet op de reizigersgroei, zal de Amstelveenlijn tot 2030 te weinig capaciteit hebben om de groei op te vangen, zo stellen Van Rijn en Maarten Verwey (RAR). Dat het materieel technisch bijna afgeschreven is, wordt impliciet benadrukt door diverse betrokkenen in hun opvattingen over de problemen met het huidige materieel, wat Het Parool (Karman, 2013a) bestempelt als een ‘schizofrene uitvoering’. Lex van Drooge (CDA) noemt het ingewikkeld type materieel van de Amstelveenlijn ‘kostbaar’. Chris Vonk (ROVER) zegt dat het materieel ‘een beetje’ op leeftijd begint te komen. Volgens hem is het materieel eigenlijk nooit echt goed geweest door technische problemen en beperkte capaciteit, wat onprettig is voor de reiziger, vooral als de lijn wordt ingekort tot de ‘Spartaanse’ metrohalte Spaklerweg. Door de combinatie van metro en stadstram is hij volgens Walter Vervenne (VVD) ‘ontzettend storingsgevoelig’. Ook gaan er regelmatig onderdelen stuk: verschillende geïnterviewden benadrukken dat door het

hybride systeem met veel bewegende onderdelen – zoals kleppen (die heeft de sneltram om tussen het perron en de tram op het metrogedeelte de extra ruimte te overbruggen) en de pantograaf (stroomafnemer voor een bovenleiding, in dit geval op het tramgedeelte van de lijn) – het materieel op zichzelf al storingsgevoelig is. Volgens Lex Hendriksen (D66) is het moeilijk om onderdelen te kopen, omdat er nergens anders dit soort ‘gedrochten’ rijden, die met ‘kunst en vliegwerk’ overeind worden gehouden. Niet alleen het storingsgevoelig materieel, maar ook het aantal metrostellen speelt een rol (Karman, 2013a): op papier is het aantal stellen net genoeg, maar als er één defect gaat, dan rijden er enkele ongekoppelde stellen en ontstaan er ‘Japanse toestanden’. Ruim 1% van de ritten valt uit en 2% van de ritten wordt uitgevoerd met een enkel metrostel.

Het materieel van de Amstelveenlijn is niet alleen de versturende factor, maar ook de inrichting van de Amstelveenlijn in Buitenveldert en Amstelveen. Op het stuk tussen station Westwijk en station Zuid is het lastig om een goede en betrouwbare dienstregeling uit te voeren. Zo zijn er diverse gelijkvloerse kruisingen, waar de (snel)tram moet kruisen met het overig verkeer. Dit betekent dus dat er vertragingen kunnen optreden. Daarnaast zijn er veel stations op de Amstelveenlijn: bij uitval of vertraging van een rit betekent het extra wachtende passagiers, en nog meer vertraging. Eenmaal op het metronet betekent een vertraagde 51 dat andere metro’s op haar moeten wachten. Door het onbetrouwbare metronet nemen ook de exploitatiekosten toe. Ed Gouverneur (WOC Buitenveldert) is echter niet onder de indruk van de argumenten over de versturende werking van lijn 51. Volgens hem is het hybridematerieel van lijn 51, na wat ‘aanloopproblemen goed gelukt’. Volgens Gouverneur is het probleem dat het metrobedrijf van het GVB zich heeft verzet tegen de Amstelveenlijn: zij zijn volgens hem van meet af aan tegen het feit geweest dat het metronet wordt ‘vervuild’ door een metrolijn. Vertragingen kunnen worden opgevangen bij de entree van de Oosttunnel.

Ook de veiligheid is een belangrijk onderwerp voor verschillende betrokkenen. Rik Winsemius (PvdA) noemt de huidige metro ‘levensgevaarlijk’. Volgens hem zijn er drie spiegels en knipperlichten op gezet. Lex van Drooge (CDA) doet er nog een schepje bovenop door het een ‘kindermoordenaar’ te noemen: “het aantal mensen dat onder dat beest is gekomen, dat is godsgruwelijk veel. Dat komt omdat hij hoog op zijn wielen staat, in tegenstelling tot een tram, die je vooruit schuift”. Van Drooge stelt dat dit type materieel wettelijk gezien niet meer op de weg mag. Het houdt volgens andere betrokkenen – zoals

Remine Alberts (SP) en Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) ook ergens op: als rode lichten worden genegeerd door andere weggebruikers, dan is het de vraag in hoeverre je moet gaan met het nemen van veiligheidsmaatregelen. Chris Vonk (ROVER): “er zijn hekken. En als mensen zich niet aan verkeerslichten houden, dan heeft het niks met veiligheid te maken, maar hoe de mensen zich eraan gedragen”. Ed Gouverneur (WOC Buitenveldert) stelt daarbij dat het ‘trambedrijf’ van het GVB ongeveer met een gelijk aantal doden per jaar te maken krijgt als lijn 51. Gelet op de cijfers kan dat inderdaad kloppen, maar bij ieder ongeluk laait de discussie over veiligheid in de lokale en regionale media weer op (Karman, 2012c). Op het gebied van veiligheid speelt ook nog iets heel anders mee volgens Dolf Veenboer (PvdA): de verscherpte tunnelveiligheidseisen in de Oosttunnel maakt dat lijn 51 niet meer in deze tunnel kan rijden. Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) legt dit zogenaamde ‘safe havenprincipe’ uit: “in Amsterdam is het zo: het volgende perron moet vrij zijn op het moment dat je vertrekt. [...] Waardoor je ook zag, op het moment dat je dat gaat toepassen, dat die onbetrouwbaarheid van de Amstelveenlijn dan echt dat netwerk kan gaan ontregelen”.

Ook de capaciteitsproblemen van zowel de Amstelveenlijn als de Buitenveldertselaan en Beneluxbaan – de straten waar de Amstelveenlijn in Buitenveldert en Amstelveen overheen rijdt – spelen een rol. Daarnaast heeft de Amstelveenlijn te leiden onder zijn eigen succes. Arjan van Rijn (gemeente Amstelveen) stelt dat de Amstelveenlijn de verwachte reizigersgroei van 30% niet aan zou kunnen in de toekomst. Daarnaast is de lijn gebouwd voor 27.000 reizigers per dag, terwijl de lijnen 5 en 51 nu per dag 40.000-60.000 passagiers vervoeren (Karman, 2013a). Het genoemde verkeer waar de Amstelveenlijn mee te maken heeft, kan volgens Tessa van Wijnen (GroenLinks) ook nauwelijks meer doorgroeien: volgens haar is het de ‘algemene mening’ dat de Beneluxbaan qua verkeer op zijn max zit. Door het drukke verkeer en het toenemend aantal reizigers is een renovatie van de Amstelveenlijn dus belangrijk voor de bereikbaarheid met Amsterdam en de (verdere) economische ontwikkeling van Amstelveen zelf.

Naast de verschillende problemen met de huidige Amstelveenlijn is er nog een ander project dat politiek gezien pas rond 2011 en 2012 de kop gaat opsteken: het Zuidasdokproject. In het kader van dit project wordt de infrastructuur (A10-Zuid, trein en metro) onder de grond gebracht, waarbij de ‘barrièrewerking’ die de infrastructuur op dit moment vormt in de stad

(het ligt immers op een dijklichaam) zal verdwijnen. Op de Zuidas worden kantoren, woningen en voorzieningen gecreëerd. Het project gaat ook over de bereikbaarheid van de stad en het noordelijk deel van de Randstad: Ivo Visser (Projectbureau Zuidas) ziet de goede bereikbaarheid per auto en per OV als een erg belangrijke ‘asset’ die moet worden versterkt. De ombouw van de Amstelveenlijn is een ‘schakel’ hierin, en wordt gezien als een ‘belangrijk collegaproject’. Wat het Zuidasdok precies met de Amstelveenlijn te maken heeft, zal uitgebreid aan bod komen in het volgende hoofdstuk.

Beleidsverhaal

Er zijn dus diverse problemen met de Amstelveenlijn: hij is storingsgevoelig, hij heeft een ‘onveilig’ imago, er is sprake van een capaciteitsgebrek en hij is technisch bijna afgeschreven. Er is echter ook nog een officieel beleidsverhaal. Het is belangrijk hier even stil bij te staan, aangezien dit de aanzet geeft tot de metrovariant van dit hoofdstuk. De OV-visie van de SRA (Stadsregio Amsterdam, 2007) wil het OV op een ‘hoger plan’ tillen, gelet op de demografische ontwikkelingen in de regio en het concurreren met andere steden. Daarbij worden drie lijnsoorten ontwikkeld – elk met hun eigen snelheid – en enkele belangrijke knooppunten. Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) vergelijkt dit met een ‘hub-and-spoke’-model van de luchtvaart. Voor de Amstelveenlijn betekent dit dat er wordt onderzocht of de Noord/Zuidlijn kan worden doorgetrokken naar Amstelveen Centrum of Amstelveen Westwijk.

De Metronetstudie (DIVV, 2007) geeft diverse problemen aan waarmee de Amstelveenlijn te maken heeft. De sneltrams op lijn 51 zijn soms ‘overvol’ en er kunnen storingen optreden bij lijn 51 die vervolgens invloed kunnen hebben op andere metrolijnen. Daarbij wordt gekeken naar diverse opties, waarbij wordt geopteerd de Noord/Zuidlijn volledig door te trekken.

4.2.3. Van waar naar waar?

Verschillende betrokkenen noemen in de interviews en in notulen belangrijke verbindingen die de Amstelveenlijn onderhoudt. Wat zijn deze zoal?

Vanuit Amsterdam gezien vervult de Amstelveenlijn een functie voor reizigers die in Amstelveen willen winkelen of recreëren. Daarnaast gebruiken veel studenten en bezoekers de lijn om bij de Vrije Universiteit en het VUmc te komen, twee van de grootste bestemmingen in Buitenveldert.

Maar omgekeerd, dus vanuit Amstelveen gezien, is de lijn wellicht nog belangrijker. Zo onderhoudt de Amstelveenlijn de verbinding met station Zuid. In sommige interviews wordt dit station ook wel Amstelveen Noord genoemd. Amstelveen kwalificeert zich als de grootste Nederlandse gemeente zonder eigen treinstation. Maar het station biedt ook veel overstapmogelijkheden: volgens Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) stappen de meeste overstappers op station Zuid over op de trein. Lijn 51 bedient ook veel werknemers en studenten. Zo komt deze sneltram langs de Vrije Universiteit en de Zuidas. Daarnaast komt hij nog langs het Amstelstation en de Wibautstraat, waar ook veel kantoren en de Hogeschool van Amsterdam staan. Maar voor de ‘sociale’ reiziger is de Amstelveenlijn ook van belang. Voor het uitgaan in het centrum is bijvoorbeeld lijn 5 in Buitenveldert en Amstelveen populair, geven verschillende betrokkenen aan. Het Leidseplein en mensen die naar het Concertgebouw willen reizen met de tram worden het vaakst genoemd.

Kortom: er zijn diverse groepen reizigers voor wie de Amstelveenlijn een verbinding geeft naar studie, werk of recreatie. Het goed verbinden van Amstelveen met Amsterdam is dan ook een verhaal dat van belang is bij het gehele besluitvormingsproces, of het nu om lijnvoering gaat of overstappen. Deze twee punten zullen later nog uitgebreid aan bod komen.

4.3. Fijnmazig, hoogwaardig en toekomstvast

In de vorige paragraaf zijn de diverse problemen aan bod gekomen waarmee de Amstelveenlijn volgens diverse betrokkenen te maken heeft. In de besluitvormingsstukken en de wensen van diverse partijen komen echter vaak de woorden ‘fijnmazig’, ‘hoogwaardig’ en ‘toekomstvast’ aan bod. Wat betekenen deze woorden precies?

4.3.1. Fijnmazig

Wat is fijnmazig precies? In essentie vertellen verschillende betrokkenen dat een reiziger nooit ver hoeft te lopen naar zijn of haar halte. Sterker nog, Dolf Veenboer (PvdA) en Pitt Treumann (Red Amsterdam) vertellen dat hier een wettelijke regeling voor is: met enkele uitzonderingen hoeft een Amsterdammer nooit meer dan 400 meter naar de dichtstbijzijnde halte te lopen. Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) weet het nog fijner te formuleren: 95% van de mensen moet een halte binnen 400 meter loopafstand hebben en voor bijvoorbeeld een verzorgingstehuis is het 250 meter. Daarboven komt nog een onderscheid

tussen drie typen vervoer, volgens de OV-visie (Stadsregio Amsterdam, 2008). De drie type lijnen verschillen in hun snelheid en de mate van fijnmazigheid.. In essentie gaat de rol van de Amstelveenlijn veranderen: haltes liggen nu dicht bij elkaar, waardoor het de ontsluitende functie heeft die vaak wordt vervuld door het buslijnnet. Bij hoogwaardig OV, dat in de onderstaande subparagraaf wordt besproken, komen de haltes verder uit elkaar en worden omliggende gebieden ook ontsloten door aanvullende buslijnen.

De OV-visie en de ombouw tot metrolijn betekenen echter dat er haltes zullen verdwijnen. Een metro moet immers snelheid maken en kent een grotere afstand tussen de haltes. Rik Winsemius (PvdA) stelt dat er al langer wordt gekeken naar het ‘effectiever’ inrichten van het OV in Amsterdam. Daarbij worden veel haltes, die ‘klauwen met geld kosten’, opgeheven. Daardoor moeten mensen iets verder lopen naar de volgende, grotere, halte.

Deze andere opvatting over het OV zal wellicht een mentaliteitswijziging vereisen bij de reiziger, aangezien deze gewend is aan zo min mogelijk overstappen. Dror Cohen Rapoport (RAR): “een Amsterdammer is altijd gewend om van de ene halte naar de andere halte te rijden, bovengronds. De tram- en bushaltes liggen dicht bij elkaar, en men heeft geen zin om om te gaan rijden. Maar een Amsterdammer heeft nou eenmaal een hekel aan overstappen”. Opvallend is dat daarentegen diverse geïnterviewden situaties in het buitenland aanhalen waarin het de gewoonste zaak is om over te stappen. De meest gebruikte voorbeelden zijn de Londense en Parijse metro, waarbij passagiers wel van lijn moeten wisselen in soms lange loop passages onder de grond. In Nederland lijkt het echter gewoner om lijnen over hetzelfde stuk spoor of weg te laten rijden en passagiers zo min mogelijk over te laten stappen.

In het geval van de ombouw van de Amstelveenlijn lijken rond 2009 de meeste partijen voorstander te zijn van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Echter is bij een metro sprake van langere afstanden tussen haltes. In Amstelveen is derhalve veel te doen over de fijnmazigheid van vooral het onderliggende busnet. Zo kan een buslijn de Amstelveenlijn kruisen, om reizigers aan te voeren. Maar ook is er onder sommige politici, zoals Joep van Erp (SP) de vrees dat de parallelle as met bussen over de Amsterdamseweg en de Keizer Karelweg, wordt uitgedund. Bij een eventuele uitdunning van deze tweede as “heb je wel wat uit te leggen” aan je burgers, aldus Lex Hendriksen (D66). Zo wordt op de ene as (Amstelveenlijn) de halte-afstanden groter, met als gevolg dat op de andere busas (die niet heel ver verderop ligt) mogelijkerwijs het aantal bussen gaat verminderen. Het is dan de vraag of ‘tante To op de markt’, zoals Hendriksen het benoemt, het kan begrijpen en het ook als een

verbetering ziet. Arjan van Rijn (Gemeente Amstelveen) vertelt dat er bij Amstelveen behoefte is om de capaciteit uit te breiden en de reistijd te verkorten, maar dat moet niet ten koste gaan van het OV-net in Amstelveen. “Metro? Ja, doen graag. Maar het moet niet ten koste gaan van vervoer binnen Amstelveen”. Over de fijnmazigheid, die honderd jaar lang vrijwel probleemloos heeft gewerkt, concludeert Pitt Treumann (Red Amsterdam): “and if it ain’t broken, don’t fix it”.

De daadwerkelijke fijnmazigheid van het OV, en de daarbij behorende bediening door verschillende lijnen, leidt in bijvoorbeeld Buitenveldert tot zorgen. Monique Disselhoff (WOC Buitenveldert) zegt dat het OV in haar wijk de laatste jaren erg achteruit is gegaan, van bijvoorbeeld acht bussen naar één buslijn nu, namelijk lijn 62 die nu een slingerroute rijdt. En de toekomst baart Disselhoff zorgen: “Met de ombouw van de Amstelveenlijn heeft Buitenveldert twee jaar lang geen OV. En er wordt zelfs over gesproken dat we helemaal geen bussen meer krijgen. Dus de situatie is echt heel kritiek. We worden gewoon afgesloten van zowel Amstelveen als Amsterdam Centrum”. Er wonen veel senioren in de wijk en er is veel bedrijvigheid. Deze situatie wordt beaamd door Cisca Griffioen (Bewonersplatform Zuidas), die eraan toevoegt dat het opheffen van haltes “strookt absoluut niet met die van bewoners”. Griffioen geeft aan dat er ‘veel weerstand’ is tegen een metro op palen, maar een echte metro is voor veel bewoners wel acceptabel. Griffioen vertelt wel dat veel bewoners de besluitvorming afwachten en hun invloed onderschatten.

Deze subparagraaf maakt duidelijk dat er in essentie een rolverandering komt van de Amstelveenlijn: van een lijn met veel haltes naar een lijn met veel minder haltes, waarbij er een onderliggend busnet moet komen. Niemand lijkt tegen fijnmazig OV te zijn, maar in hoeverre dit bij de metrolijn het geval moet zijn is wel een onderwerp van discussie.

4.3.2. Hoogwaardig

De term ‘hoogwaardig’ komt ook veelvuldig aan bod in de verschillende politieke discussies omtrent de Amstelveenlijn. Net zoals fijnmazig, lijkt ook niemand echt tegen het begrip ‘hoogwaardig’ te zijn, al stellen sommige geïnterviewden dat het lekker klinkt of een ‘containerbegrip’ is. Het komt vaak naar voren, ook in de verschillende varianten die in de volgende twee hoofdstukken worden besproken.

Hoogwaardig OV kan gaan over bijvoorbeeld frequentie, dus hoe vaak een metro gaat rijden. De frequentiebepaling is echter bij de vervoerder gelegd. Maar comfort is ook een belangrijke noemer, wellicht vanwege de eerder genoemde ‘Japanse toestanden’. Gelet op de storingen in de huidige Amstelveenlijn is ‘betrouwbaarheid’ ook een belangrijk onderwerp: kun je erop aan dat het vervoersmiddel komt, op tijd rijdt en dat er daadwerkelijk plek is. ‘Snelheid’ is ook een begrip dat wordt genoemd door geïnterviewden. Dit is wel opvallend, aangezien vooral in het beginstadium niemand erg zat te springen om haltes op te heffen. Maar ook het ‘gevoel’ van de reiziger is een belangrijk component: hoe kijkt de reiziger aan tegen de lijn en heeft het een goede uitstraling.

De visies op ‘hoogwaardig’ verschillen dus niet heel veel van elkaar: comfort, snelheid en betrouwbaarheid lijken de sleutelbegrippen, al hoeven er ‘geen gouden randjes’ volgens Remine Alberts (SP). Hoe de ‘hoogwaardigheid’ daadwerkelijk moet worden uitgevoerd (al dan niet een metro) is wel onderwerp van discussie.

4.3.3. Toekomstvast

Het laatste begrip dat van belang is, is het begrip ‘toekomstvast’. Het belangrijkste aspect van toekomstvast is dat een verbouwde variant nog jarenlang meekan. De huidige Amstelveenlijn is niet meer toekomstvast, omdat hij na 25 jaar bewijst niet meer goed te werken.

Toekomstvast betekent dus dat er iets goeds wordt aangelegd, zodat er over twintig jaar niet iets nieuws hoeft te worden aangelegd. Daarbij is het belangrijk dat de lijn de toekomstige passagiersgroei kan opvangen. De stad Amstelveen groeit en er wordt ook onderzocht of de lijn kan worden doorgetrokken naar Uithoorn en Aalsmeer.

In deze paragraaf zijn drie belangrijke begrippen aan bod gekomen, evenals de verhalen die over deze begrippen worden verteld: fijnmazig, hoogwaardig en toekomstvast. Dit zijn begrippen die gedurende de hele casus worden gebruikt om de wensen van verschillende partijen en bestuurders vorm te geven. Niemand kan er eigenlijk tegen zijn. Hoewel de verhalen over deze begrippen redelijk overeenkomstig zijn – met de genoemde zorgen over fijnmazigheid – betekent niet dat de verhalen over de metro ook dezelfde zijn, zoals in de volgende paragraaf wordt verteld.

4.4. Verhalen over de doortrekking van de Noord/Zuidlijn

4.4.1. De metro als dé oplossing

In de voorgaande paragrafen zijn de problemen die de huidige Amstelveenlijn ondervindt aan bod gekomen, evenals drie begrippen die in de kwestie een belangrijke rol spelen. In 2009 komt de geprefereerde oplossing naar voren: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Volgens vele partijen een goede oplossing.

De voordelen van de metro, die een eigen vrije baan heeft en met lange treinstellen rijdt, zijn evident. Tessa van Wijnen (GroenLinks): “wij waren altijd enthousiast over de metro, omdat we het altijd gezien hebben als een duurzame oplossing, in de zin van: ja, als hij er eenmaal ligt, dan heb je gewoon een heel goed systeem waarmee je lang toekan, dat je in reizigerscapaciteit en vervoerscapaciteit uit kan breiden, dat echt hoogwaardig is”. Dat de lijn volgens GroenLinks onder de maat is, wordt ook geïllustreerd door haar voorganger (Georgopoulou, 2009): die roept de wethouder op om iedere keer als deze een afspraak heeft in het stadhuis van Amsterdam de 51 te gebruiken, zodat deze de sneltram de schuld kan geven van eventuele vertragingen. Ook PvdA’r Dolf Veenboer weet de voordelen te verwoorden, vooral door het drukke tramnet en het eventueel toenemend verkeer na afloop van de economische crisis: “De wegen gaan straks volstromen als de economische crisis voorbij is. [...] Er hoeft maar één vrachtwagen ergens verkeerd te staan en er staan twintig trams achter”. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zou na verlenging tot Amstelveen meer dan twee keer zo lang worden. Nu telt het stuk tussen het Buikslotermeerplein in Amsterdam Noord en station Zuid slechts acht haltes. Door verlenging ontstaat volgens Maarten Verwey (RAR) meer ‘draagvlak’: het is dan geen korte metrolijn meer, maar een meer aantrekkelijke doorgaande verbinding. Naast het hoogwaardig OV dat toekomstige reizigersgroei kan opvangen, is ook een rechtstreekse verbinding tussen Amstelveen en de binnenstad van Amsterdam voor een partij als D66 belangrijk.

De discussie lijkt zich, vooral in Amstelveen, niet echt toe te spitsen óf er een metro komt, maar hoe deze er daadwerkelijk uit zal komen te zien: komt hij op palen, op maaiveld of (deels) in de grond verzonken? Het is bekend dat stadsdeel Buitenveldert niet staat te wachten op een ‘muur’ dwars door de wijk: daar wordt ook nog tegen geprotesteerd door een actiegroep. Maar Amstelveen loopt ook niet warm voor een ‘kamelenspoor’ of een ‘achtbaan’

op verschillende niveaus door de stad, met delen die ongelijkvloers met de weg kruisen en haltes die eventueel boven de weg worden aangelegd. Een viaduct of metro op palen tast de ruimte teveel aan (Georgopoulou, 2009; VVD, 2009).

Ondanks dat de meeste partijen het eens zijn, wordt er achteraf over dit stadium enkele kritische noten gekraakt. Walter Vervenne (VVD): “In de raad is het ook vaak zo bij dit soort grote projecten: je wilt besluiten nemen met de grootst mogelijke meerderheid. Daar hebben wij ons teveel in gevoegd. We hadden veel eerder onze bedenkingen moeten uitspreken over de metro”.

Maar ook zijn er kritische geluiden uit de Amsterdamse PvdA, die toch wel te boek staat als voorstander van de metro. Rik Winsemius (PvdA) vindt dat de Amsterdamse PvdA de neiging heeft om projecten ‘groter en mooier’ te maken: “en de metro is leuker dan een sneltram. Het klinkt al mooier, het is sneller, het is grootser”. Binnen de PvdA is er wel discussie over of er een metro moet komen, of dat het een tramvariant moet worden. Volgens Luud Schimmelpennink (PvdA) is de hele kwestie ook niet een speerpunt van zijn partij: “Ik denk dat ze ook niet zo vreselijk sterk met verkeer bezig waren. Ze zijn wel zeer intensief met onderwijs bezig, met wonen, met bebouwen, ook zorgen voor mensen die een te klein inkomen hebben. [...] De hele sociale context is dus het zwaartepunt van het beleid van de fractie.” Ook het CDA staat niet onwelwillend tegenover een metro, maar er zijn wel wat kanttekeningen te plaatsen bij het doortrekken van de Noord/Zuidlijn: het is handiger om de lijn door te trekken naar de bloemenveiling in Aalsmeer, Schiphol-Oost of Hoofddorp, waar veel meer werkgelegenheid is. In Amstelveen is er zelf weinig werkgelegenheid en in Westwijk wonen weinig mensen, waardoor Lex van Drooge (CDA) het rijden met een grote metro vergelijkt met “schieten met hagel op een mug”.

De voordelen van het doortrekken van de metro mogen duidelijk zijn, ondanks enkele kritische noten: het is hoogwaardig, snel, veiliger en kan de toekomstige passagiersgroei opvangen. De korte Noord/Zuidlijn zou een meer aantrekkelijke doorgaande verbinding worden en Amstelveen een snelle verbinding naar het centrum van Amsterdam geven. Dat klinkt ontzettend aantrekkelijk, maar in de volgende paragraaf is te zien dat niet iedereen dit verhaal deelt.

4.4.2. Counternarrative: geldverspilling en houden van het oude

Het is duidelijk dat verschillende partijen voor de metro zijn als dé oplossing voor de problemen waarmee de Amstelveenlijn kampt, zo blijkt uit de vorige paragraaf. Hoewel de metro kan rekenen op een ruime meerderheid, zijn er toch enkele partijen die bezwaren hebben tegen de ombouw van de Amstelveenlijn tot metro.

Ten eerste vinden partijen als de SP en ROVER de huidige lijnvoering prima werken. De 51 biedt forenzen en scholieren een goede en snelle verbinding naar station Zuid en het Amstelstation. De ‘sociale reiziger’ kan in principe uit de voeten met lijn 5, die de binnenstad van Amsterdam in gaat. Daarnaast worden er haltes samengevoegd, waardoor reizigers verder zullen moeten gaan lopen. De eerder genoemde fijnmazigheid lijkt dus in het geding te komen. Niet alleen WOC Buitenveldert, maar ook bijvoorbeeld de SP voert actie tegen de bouw van een metrolijn (YouTube, 2010). Ed Gouverneur (WOC Buitenveldert) noemt Amsterdam ‘een dorp’, en in ieder dorp is een sneltram een goede oplossing.

Maar het debacle met de Noord/Zuidlijn zit ook nog fris in het achterhoofd van enkele partijen in de Amsterdamse raad. Remine Alberts (SP) hekelt de besluitvorming bij grote infrastructurele projecten, zoals bij de Noord/Zuidlijn. Volgens haar worden vooral bedrijfseconomische belangen meegenomen, terwijl er minder wordt gekeken naar het algemeen maatschappelijk belang. Alberts zegt dat een vervoerder met bepaalde wensen gaat lobbyen bij de gemeente, waarbij nut en noodzaak worden weergegeven. Als het om ‘nut en noodzaak’ gaat, dan worden deze volgens haar opgeblazen om de ‘mindset’ te beïnvloeden van diegenen die beslissen. Dat gebeurt door aan te kondigen dat de bereikbaarheid in gevaar is, waardoor er een discussie ontstaat. Op deze discussie wordt weer gereageerd door de bestuurders. De enquête van de Noord/Zuidlijn heeft aangetoond dat het ‘wensdenken’ ten tijde van dit project erg sterk is. De lessen van de Noord/Zuidlijn spelen bij de keuzes van de SP bij de casus over de ombouw van de Amstelveenlijn. Maar een afwijkend verhaal wordt niet altijd even goed op prijs gesteld: “als er bijvoorbeeld door de SP wordt gevraagd naar een andere oplossing, dan wordt je weggezet als ‘negatief’, of ‘jullie willen nooit wat’”. Volgens de SP is de oplossing het kopen van nieuw materieel. “Voorstanders om de Noord/Zuidlijn verder door te trekken beginnen dan weer allemaal mooie dingen te bedenken”. Het hoge kostenplaatje – waardoor de Noord/Zuidlijn niet eerder naar Amstelveen is doorgetrokken – de ervaringen met de Noord/Zuidlijn, het opheffen van haltes, het ‘cannibaliseren’ van

overige lijnen – “want als je heel veel geld hebt gestopt in zo’n dure lijn en je komt op een gegeven moment tot de conclusie dat je niet uitkomt met het totale OV-net, dan is het makkelijker om een buslijn te schrappen, want dat is niet zoveel investeren in infrastructuur” zijn redenen voor de SP om tegen de metro te zijn. Alberts is niet onder de indruk van de ‘verstorende werking’ van de Amstelveenlijn, die volgens haar valt te regelen door te halteren op Spaklerweg.

Zowel Remine Alberts (SP) als Pitt Treumann (Red Amsterdam) hekelen de gebrekkige cijfermatige onderbouwing van de Noord/Zuidlijn, en zetten zich in voor een goede kostenbatenanalyse voor de Amstelveenlijn, ook met gebruik van OV-chipkaartgegevens. Dit noemt Treumann ‘big data’: met geregistreerde chipkaarten kijken wie van waar naar waar reist.

Joep van Erp (SP) somt de nadelen op: een toename aan reistijd, het verdwijnen van haltes, het verdwijnen van rechtstreekse verbindingen en het niet bekend zijn van hoe een overstap op station Zuid eruit ziet. “En als je dan gaat zeggen, nou, we gaan er nog eens 800 miljoen tegenaan gooien, dan zijn wat ons betreft de maatschappelijke baten en kostenanalyse verkeerd becijferd en is het een slecht plan.” Met deze opvatting is de SP de verkiezingen van 2010 ingegaan, de partij zat daarvoor niet in de gemeenteraad.

De tegenstanders van de metro beamen het verdwijnen van directe verbindingen, het mogelijk verdwijnen van lijn 5, het opheffen van haltes en het hoge prijskaartje van ruim 800 miljoen euro die aan de metro hangt (Amstelveenweb, 2011a). Maar er zit nog een ander addertje onder het gras dat op dit moment niet heel erg lijkt te leven in de politiek: de Zuidas.

Bij de beslissing over de Noord/Zuidlijn is bepaald dat hij zou worden doorgetrokken naar Amstelveen. Op station Zuid moet hij echter ‘de knoop over’: de infrastructuur is daar in een oostwest richting aangelegd. Er is te weinig capaciteit om alle metrolijnen aan te laten landen. Daarnaast moet er onder of boven de A10 en het spoor worden gekruist, met als gevolg dat het metrostation ook omlaag of omhoog moet, zodat er een nieuw metrostation moet worden aangelegd. Wat dit precies gaat betekenen voor de Amstelveenlijn en dat deze projecten nauw met elkaar samenhangen komt terug in het volgend hoofdstuk.

4.5. Discussie

Zoals eerder vermeld, ben ik als onderzoeker een verteller die op zijn beurt weer de verschillende narratieven die verschillende betrokkenen mij op diverse manieren vertellen

interpreteer. Door middel van dit hoofdstuk tracht ik zelf de casus op een goede wijze in te leiden: het begin van een plot (Czarniawska, 2004:19). Vervolgens komt ook nog een ‘actie’: het al dan niet officieel vaststellen van de metro als voorkeursbesluit. Om de casus goed in te leiden begint dit hoofdstuk derhalve met een inleiding over de huidige situatie, de problemen omtrent de Amstelveenlijn, belangrijke vervoersstromen en drie voor veel actoren belangrijke begrippen.

Na een introductie wordt er even teruggekeken in de tijd – en daarmee de context – waarmee het plot echt een begin krijgt. De metro in Amsterdam is een controversieel vervoersmiddel, wat in de jaren tachtig heeft geleid tot het huidig sneltrammodel naar Amstelveen. Om het vervolgens enigszins overzichtelijk te houden, heb ik als verhalenverteller de verschillende problemen die de Amstelveenlijn kent geordend, waarbij ik ben begonnen met een citaat van VVD-raadslid Walter Vervenne, dat aantoont dat er betrokkenheid is onder politici om de problemen omtrent de Amstelveenlijn op te lossen op soms erg creatieve wijze. Met deze paragraaf wordt er tegelijkertijd aan sensemaking gedaan: problemen worden erkend en door mij als schrijver van dit onderzoek gecategoriseerd. Tijdens interviews worden zelf ook categorieën aangebracht door betrokkenen: veiligheid, storingsgevoeligheid van de dienstregeling en storingsgevoeligheid van het materieel komen daarbij het vaakst naar voren.

Vervolgens heb ik als verteller zelf nog sensemaking toegepast met drie veel voorkomende begrippen in deze casus: fijnmazig, hoogwaardig en toekomstvast. Dit zijn wensen die onder veel partijen leven die betrokken zijn bij deze casus. Door deze termen te gebruiken is er onder de betrokkenen zelf ook sprake van sensemaking: het zijn, ondanks dat ze soms worden aangeduid als ‘containerbegrippen’, toch wel delen van de oplossing die langzamerhand ontstaan en worden aangedragen.

Over ‘hoogwaardig’ en ‘toekomstvast’ worden over het algemeen dezelfde verhalen verteld. Hoogwaardig betekent een goed, comfortabel en snel vervoersmiddel leveren. Toekomstvast betekent dat de infrastructuur die aangelegd gaat worden en het daarbij behorend materieel wel lang meekan. Vanzelfsprekendheden eigenlijk. Het opvallende is dat het begrip ‘fijnmazig’ leidt tot een zekere tweedeling binnen betrokken partijen. Het merendeel lijkt voorstander te zijn van een fijnmazig OV-systeem, zonder al te veel overstappen of korte overstappen. De OV-reiziger houdt immers niet van het overstappen en wil rechtstreeks van A naar B, het liefst met een halte voor de deur. De counternarrative stelt echter dat iets verder

lopen kan leiden tot snellere reistijden en kostenbesparing, iets wat noodzakelijk is in het OV-netwerk van Amsterdam en omstreken.

Vervolgens komen wij bij de verschillende verhalen over de Amstelveenlijn – de acties of het oplossen van problemen (Czarniawska, 2004:41; Weick e.a., 2005) – en de gekozen strategie. In 2009 lijken de meeste partijen voorstander te zijn van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. De metro is een hoogwaardig vervoersmiddel: het is snel en comfortabel. Daarnaast is het toekomstvast: het zou de verwachte reizigersgroei in de toekomst moeten aankunnen en doordat het niet met het overige verkeer hoeft te kruisen zal er in principe in de verre toekomst niets hoeven te worden verbouwd. Bovendien neemt het ‘draagvlak’ van de Noord/Zuidlijn toe: de korte lijn wordt in lengte meer dan verdubbeld, waardoor een aantrekkelijke, doorgaande route ontstaat. Kortom: een snelle, comfortabele verbinding van Amstelveen naar Amsterdam. Qua strategie lijkt hierbij ook sprake te zijn van een rationeel model (Lindblom, 1959; Allison en Zelikow, 1999). Volgens Tessa van Wijnen (GroenLinks) zijn eerst diverse opties – een bus, diverse trams en de metro – met elkaar vergeleken. Daarnaast komt in de Metronetstudie (DIVV, 2007) naar voren dat er diverse metro-opties met elkaar zijn vergeleken. Kortom: gelet op de problemen en de kansen lijkt de metro de optimale variant.

Naast de positieve verhalen over de metro is er ook sprake van een counternarrative: niet alle partijen zijn even overtuigd van nut en noodzaak van het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Zo kost een metro te veel geld, verdwijnen er haltes waardoor de fijnmazigheid in gevaar komt en voldoet de huidige lijnvoering. De aanhangers van dit counternarrative stappen niet helemaal uit het bestaande framework: zowel de voorstanders van de metro als de tegenstanders – met uitzondering van het WOC Buitenveldert – herkennen dezelfde problemen. De oplossing die de tegenstanders van de metro kiezen is echter anders: koop nieuw materieel en pas delen van de Amstelveenlijn desnoods aan. Naast dit kritiekpunt hebben de tegenstanders van de metro ook nog een reflexief punt: de lessen van de Noord/Zuidlijn. Hier zal in het volgend hoofdstuk uitgebreider op worden ingegaan.

Met de verhalen vóór en tegen de metro kan ik als verteller twee collective action frames onderscheiden: de metrovoorstanders en de metrotegenstanders. Er is in essentie een gedeelde betekenis van de problemen (Benford en Snow, 2000; Merkus, 2008), zoals hierboven al is aangeduid. Maar de daaropvolgende voorstellen tot een oplossing betekenen echter dat de

betekenisgeving omtrent deze oplossingen in twee collective action frames wordt gesplitst. Enerzijds dus de metrovoorstanders die het als ideale oplossing zien, anderzijds de metrotegenstanders die het te duur vinden en enkele andere nadelige gevolgen van de metro opnoemen. Er is dus sprake van een zekere ‘concurrentie’ tussen deze twee collective action frames. De metrovoorstanders vormen in dit geval het dominante collective action frame: zij lijken in dit stadium een meerderheid te vormen. Dit komt nadrukkelijk naar voren in Amstelveen, waarbij de raad zelfs kaders schept waaraan het ontwerp van een metrolijn moet voldoen.

Tabel 2: collective action frames in 2009, met de belangrijkste pleitbezorgers per frame.

Collective action frames 2009	
<p>Metrovoorstanders (dominant)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoogwaardige en toekomstvaste oplossing • Snelle verbinding naar Amsterdam • Lost veel van de problemen op • D66, GroenLinks 	<p>Metrotegenstanders</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metro is te duur • Huidige lijnvoering voldoet • Schrappen haltes/fijnmazigheid probleem • Optie: koop nieuw materieel, kijk naar alternatieven • SP, BBA, Red Amsterdam, ROVER

Concluderend

In dit hoofdstuk is het plot van de Amstelveenlijn begonnen. Daarbij zijn de problemen, enkele belangrijke begrippen en verhalen aan bod gekomen. Ook is er al kennis gemaakt met diverse ‘hoofdpersonen’ (Czarniawska, 2004:11). In de vijf manieren om een verhaal te analyseren die Czarniawska (2004:41) presenteert zijn dus hoofdpersonen (politici en andere betrokkenen), het probleem en actie (keuze voor een metrolijn) aan bod gekomen. In deze stappen zit ook het proces van sensemaking (Weick e.a., 2005): problemen zijn herkend, gecategoriseerd en er is een oplossingsrichting gekozen. Daarbij zijn er twee collective action frames ontstaan: een vóór de metro, en een tegen de metro. Deze twee frames geven globaal dezelfde betekenis aan het probleem, maar willen dit elk op een andere wijze oplossen.

De metrovoorstanders vormen het dominante collective action frame. Hoewel er nog moet

worden gestudeerd op welke vorm de metro precies gaat krijgen, lijkt het een voldongen feit dat hij er hoe dan ook zal komen. In het volgend hoofdstuk zullen wij echter zien dat de verhalen van de voorstanders van de metro onder druk komen te staan door vooral externe omstandigheden. Daarmee zullen er ook verschuivingen optreden in de collective action frames.

Hoofdstuk 5: Van metro naar onzekerheid naar hoogwaardige tram

5.1. Inleiding

In hoofdstuk 4 zijn de problemen die de huidige Amstelveenlijn ondervindt naar voren gekomen, evenals de twee collective action frames die daarbij tot stand zijn gekomen: een vóór de metro en een tegen de metro. Het dominante collective action frame is echter vóór de metro. Zo gezegd, zo gedaan. Na het opstellen van kaders door de Amstelveense gemeenteraad is vervolgens het Projectbureau Amstelveenlijn van start gegaan: dit is de organisatie waar ambtenaren van de gemeente Amsterdam, de gemeente Amstelveen, stadsdeel Zuid en de SRA in zitten die de metrovariant mogen gaan uitwerken.

Het lijkt erop alsof het collective action frame dat de metro ondersteunt stevig is gevestigd. Maar deze wordt wellicht ingehaald door actuele ontwikkelingen. In de Verenigde Staten breekt de financiële crisis in alle hevigheid uit na de val van Lehmann Brothers. Deze crisis waait ook over naar Europa, wat weer gevolgen heeft voor begrotingen van de Nederlandse overheid. Tevens wordt er volgens Arjan van Rijn (gemeente Amstelveen) anders aangekeken tegen grote projecten door de debacles met de Noord/Zuidlijn. Ook het Zuidasdokproject is druk op zoek naar een voor haar werkbare variant. Wat betekent dit voor de Amstelveenlijn?

Dit hoofdstuk begint met de verhalen over het op losse schroeven komen te staan van de metrovariant, en de alternatieven die daarbij worden gepresenteerd. Vervolgens wordt één jaar verder gekeken naar de presentaties van de plannen over het Zuidasdok en de Amstelveenlijn en de narratieven die daarbij worden verteld. Dit wordt gevolgd met een paragraaf over verschillende posities: wat vertellen betrokkenen over de verhoudingen tussen de Amstelveenlijn en het Zuidasdokproject? En wat zijn de narratieven over verantwoordelijk wethouder en portefeuillehouder van de SRA, Eric Wiebes? Dit hoofdstuk sluit af met een terugkoppeling naar de theoretische begrippen.

5.2. De metro op losse schroeven

In 2010 wordt het duidelijk dat de metro naar Amstelveen op losse schroeven komt te staan, aangezien hij erg duur uitvalt. De ‘neiging van Amsterdam’ om kosten optimistisch te ramen en de ontkenning van het nieuwe kabinet van een eerder toegezegde Rijksbijdrage leidt volgens Eric Wiebes (wethouder gemeente Amsterdam) tot een tekort van een half miljard,

waardoor het noodzakelijk is om naar alternatieven te kijken. Het Projectbureau Amstelveenlijn presenteert daarbij vijf alternatieven.

Om te weten waar de verschillende betrokkenen op doelen is het belangrijk om even de varianten kort samen te vatten (Gemeente Amstelveen, 2011:1). De eerste optie is een stadstram. De tweede variant is de regiotram, vergelijkbaar met de Randstadrail in Den Haag. De derde variant is het inkorten van de bestaande sneltram tot station Zuid, met de optie om hem ook door te trekken naar het Amstelstation. De vierde variant is van de Initiatiefgroep Regiotram 51, waarbij de huidige sneltram met bovenleiding de Noord/Zuidlijntunnel ingaat, waarbij de tunnel vanaf de VU loopt. Tot slot is de vijfde variant, ter vergelijking, de metro. Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) stelt de dilemma's bij de varianten: "hoe duurder een variant is, hoe meer baten hij ook heeft. Er gaan heel veel mensen in zitten op het moment dat je snel van A naar B gaat. Alleen je moet wel op voldoende plekken stoppen zodat mensen kunnen in- en uitstappen. Maar als je weer te vaak stopt, zijn er sommige mensen die dan niet meer instappen. Dus dat is altijd een interessante wisselwerking van zeg maar hoeveel haltes houd je en hoeveel haltes haal je weg, dat je daar een soort balans in moet vinden". De discussie over het behoud en schrappen van de haltes is bijvoorbeeld in het vorig hoofdstuk aan bod gekomen in de paragraaf over 'fijnmazig' en speelt gedurende de casus ook een belangrijke rol in de discussie.

Hoewel in Amstelveen een combinatie van regiotram en stadstram wordt vastgesteld als voorkeursvariant, lijkt het niet echt helemaal duidelijk wat de huidige Amstelveenlijn precies gaat vervangen. Dat er een financiële crisis is en dat het Rijk niet zonder meer een groot deel gaat financieren, is wel duidelijk. Sommige betrokkenen lijken het niet helemaal te weten. Anderen lijken de gelegenheid te gebruiken om hun eigen variant naar voren te brengen, wat verderop in deze paragraaf aan bod komt.

Welke variant gaat het dan worden? Tessa van Wijnen (GroenLinks) stelt dat er een 'vrij speelveld' ontstaat door de bezuinigingen bij de overheid en het OV. Maar ook Lex Hendriksen (D66) ziet wat in de verschillende varianten die op tafel worden gelegd voor een verdere uitwerking. Maar hij wil zelf meer argumenten hebben om niet voor de metro te kiezen (Georgopoulou, 2011a): de metro is begroot op een 'optimale' variant met grote perrons, een ruime opzet en ingericht op grote vervoersstromen. In de raad zijn de diverse varianten als 'terugvaloptie' gezien, volgens Hendriksen. Hendriksen geeft aan dat er in de

raad geen consensus is: “want de SP en zo die zaten op die tram, de VVD wist het volgens mij niet”. Maar Hendriksen geeft ook aan dat de Amstelveenlijn en Zuidas elkaar al ‘gevangen houden’ (Georgopoulou, 2011a): dit houdt in dat beide projecten van elkaar afhankelijk zijn bij de inrichting van de Zuidas. In het vorig hoofdstuk is verteld dat een eventuele metro diep onder of hoog boven de snelweg en treinrails moet worden aangelegd, wat beide projecten erg duur maakt. Hoe dit uiteindelijk wordt opgelost zal in de volgende paragraaf worden verteld. Dolf Veenboer (PvdA) wijst ook naar de Noord/Zuidlijn voor het niet doorgaan van de Amstelveenlijn als metro: “Amsterdam gebruikte al het geld dat ze hadden voor de Noord/Zuidlijn, en er was geen geld meer om die door te trekken naar de VU. Dat was eerst de gedachte. [...] En dan komt hij bovengronds, en dat hij zo Amstelveen ingaat.” Lex van Drooge (CDA) meent dat het een ‘chaos’ is met insprekers en varianten, waarbij vervolgens de wethouder wordt gevolgd. “Want dat is dan wat er gebeurt: als je teveel varianten hebt, dan denk je: laat ik maar de wethouder volgen. Die wil dit, en dat lijkt mij wel goed/slecht.” Pitt Treumann (Red Amsterdam) vertelt dat hij tegen wethouder Eric Wiebes heeft gezegd dat er naar alternatieven voor de metro moet worden gekeken, iets waar Wiebes volgens hem zich wel in kan vinden. De vijf varianten vindt Treumann echter ‘uitermate verwarrend’ en niet meer te beoordelen als de discussie over de Zuidas plaatsvindt. De BBA (Amstelveenweb, 2011a, 2011b) is zelf altijd kritisch geweest jegens de metro vanwege het hoge kostenplaatje en het verdwijnen van haltes, en is derhalve ‘blij’ dat er nu wel daadwerkelijk wordt gekeken naar diverse varianten.

Remine Alberts (SP) ziet in de reden van het niet doorgaan van de metro, namelijk het gebrek aan geld, haar gelijk: “we hebben het geld niet, klaar. We moeten de goedkoopste zoeken, en dan weg met al dat gedagdroom en gedoe. [...] Ik vond de crisis eigenlijk niet het argument, maar dat kwam mij wel goed uit.” Wat Alberts wel opvalt, is dat bij het Projectbureau Amstelveenlijn ‘vrij lang’ het idee blijft hangen dat er een metro wordt aangelegd. Ook bij de voorlichtingsbijeenkomsten van het Projectbureau komt dit duidelijk naar voren, waardoor het verzet volgens haar ‘groot’ is. “Mensen die wilden dat niet, die wilden geen metro. Nou, die wilden niet dat enorme gedoe allemaal. En die wilden hun halte behouden. [...] Maar dan moet ik straks 700 meter verder lopen voor de tram. [...] Dat was heel naar, vond ik.”

Alternatieven

Rond 2011 is het dus niet helemaal duidelijk hoe de Amstelveenlijn eruit gaat zien. Ondanks

dat er vanuit Amstelveen een voorkeursvariant is voor een regiotram en stadstram combinatie, zien sommige betrokkenen de ontstane situatie als ‘chaotisch’. Dat de metro niet doorgaat vanwege de financiële crisis is duidelijk, en de verhalen van verschillende betrokkenen variëren, afhankelijk of zij vóór of tegen de metro zijn. Enerzijds lijkt een goede, snelle en hoogwaardige verbinding met Amsterdam te sneuvelen, anderzijds worden er geen honderden miljoenen gespendeerd terwijl het ook goedkoper zou kunnen. In deze tijd vertellen enkele betrokkenen over hun eigen initiatieven: de Initiatiefgroep Regiotram 51 pleit voor het doortrekken van de sneltram tot in de Noord/Zuidlijntunnel, de RAR opteert voor het tijdelijk opwaarderen van de sneltram en het later aanleggen van de metro als er voldoende financiële middelen zijn en Luud Schimmelpennink (PvdA) opteert voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn op palen.

Monique Disselhoff en Ed Gouverneur (WOC Buitenveldert) zijn tevens verbonden aan de Initiatiefgroep Regiotram 51. Volgens hen is er een veel goedkopere variant mogelijk: lijn 51 als sneltrammaterieel door de Noord/Zuidlijntunnel laten rijden met stroomvoorziening via de bovenleiding. Gouverneur: “dat had gekund als we dat op tijd hadden geroepen, bleek later.” Het proces van de Noord/Zuidlijn, de vertragingen en de kosten waren al zo hoog, dat het niet meer mogelijk blijkt om het om te draaien. “Wiebes heeft ons gezegd: je hebt gelijk, maar het kan niet meer.” Disselhoff geeft aan dat het initiatief van de Initiatiefgroep Regiotram 51 wel is doorgerekend, maar dat de cijfers zijn ‘omgedraaid en verkeerd [zijn] voorgesteld’. Ook opteert de Initiatiefgroep, overigens samen met de VU, dat de Noord/Zuidlijn ondergronds zou worden doorgetrokken naar de VU. De kruising tussen De Boelelaan en de Buitenveldertselaan is ook nog een zorgpunt. Hoewel de variant is afgewezen, blijft het volgens Ed Gouverneur in feite overeind, maar dan tot station Zuid. De problemen met de financiering hebben er echter toe geleid dat er vanuit bewonersperspectief een meer ‘acceptabele’ variant komt.

Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) over deze variant: “het was een hele leuke variant. Ook omdat, het is sowieso heel leuk dat er zo’n enorme betrokkenheid is, dat er zo’n variant wordt voorgesteld. En ook een variant waarvan je in eerste instantie denkt: ‘oh, dat zou nog best een leuke kunnen zijn’. Wat heel jammer was, dat het heel moeilijk was om de Noord/Zuidlijn te wijzigen, alle contracten liepen en alles, als je daar weer ineens ander materieel neemt, dan trek je die hele Noord/Zuidlijn, die al zo enorm kwetsbaar en gevoelig was, die trek je dan weer helemaal overhoop. [...] Op het moment dat je dat twintig jaar

eerder had bedacht, was het geen probleem geweest en was het helemaal een interessante variant geweest”. Stenfert-Kroese geeft aan dat ze ‘een van de moeilijkste dingen’ vindt dat ze het verwijs krijgt dat de doorberekeningen niet kloppen, terwijl zij daar gewoon goed haar werk probeert te doen.

In de brij aan alternatieven komt de RAR met een heel ander voorstel: de 0+-variant. Daarbij krijgt de Amstelveenlijn een kleine onderhoudsbeurt, en het sneltrammateriaal dat nu op lijn 50 rijdt wordt omgebouwd om op lijn 51 te kunnen rijden. Het besluit om de lijn om te bouwen tot metro kan dan in 2020 worden genomen, als er genoeg geld is. De vijf varianten zijn volgens Maarten Verwey (RAR) ‘pappen en nathouden’: “het is een enkele lijn die nergens aan vast te koppelen is, waar je de eerste 20 à 30 jaar aan vast zit. Over twintig jaar ontstaat het inzicht dat het toch de verkeerde keuze is geweest”. Verwey verwoordt tijdens zijn interview het standpunt van de RAR, die de metro ziet als het beste vervoersmiddel voor de reiziger: “de RAR is een voorstander van een volledige metroverbinding naar Amstelveen Westwijk, maar er is begrip voor het ontbreken van voldoende financiële middelen op dit moment. Hoewel er aangegeven wordt dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in de toekomst niet onmogelijk gemaakt is, wordt niet duidelijk gemaakt hoe daarin de Zuidasdokplannen rekening mee wordt gehouden. De RAR vreest dat binnen de zuidasdokplannen geen enkele ruimte meer is voor een rechtstreekse metroverbinding tussen Amsterdam en Amstelveen, en daarmee een toegezegde uitvoering als metrolijn in de toekomst toch onmogelijk zal blijken te zijn. Voorlopig dient lijn 51 alleen in een verbeterde versie gehandhaafd te blijven in een door ons voorgestelde 0+-variant” (Verwey, 2012).

Een alternatief voor de variant van de RAR wordt naar voren gebracht door Luud Schimmelpennink, lid van de PvdA, oud-provo en ontwerper van het witte fietsenplan en de witkar (collectief vervoer). Hij ziet het liefst dat de Noord/Zuidlijn in een buis op palen wordt doorgetrokken naar het centrum van Amstelveen, waarbij er in Amstelveen zelf nog twee of drie haltes komen. Zo ontstaat een ‘snel en comfortabel’ systeem. De metro dient immers om een agglomeratie te ontsluiten, iets wat bijvoorbeeld Rotterdam met 75 kilometer metro en een kleinere agglomeratie al doet. Daaronder is een ‘lokale’ tram, die zorgt voor de rest van de ontsluiting van het gebied. In de gemeenteraad probeert Schimmelpennink de Noord/Zuidlijn nog door te laten trekken tot de VU en daar een overstappunt te realiseren (Karman, 2012a; Karman, 2012b). Wethouder Wiebes redeneert echter dat dit meer kost dan

Schimmelpennink begroot, het geen probleem oplost en ingaat tegen de afspraken die met het Rijk over de Zuidas zijn gemaakt (zie volgende paragraaf).

In deze paragraaf is duidelijk geworden dat, ondanks dat er een voorkeursvariant op tafel ligt, het niet duidelijk is waar de Amstelveenlijn uiteindelijk naartoe gaat. Ondanks de financiële crisis zijn de voorstanders van de metro niet erg happig om deze variant los te laten. In de, voor sommigen, ‘chaotische’ brei aan varianten voegen nog drie partijen hun eigen verhalen dan wel varianten aan de mix toe. De verschillende partijen lijken nu nog naar de varianten te kijken en te wikken en te wegen wat het beste is. Daarnaast ontstaat langzaam maar zeker in de politieke arena de realisatie dat het Zuidasdokproject en de Amstelveenlijn nauw met elkaar verweven zijn. Volgens de CU en PvdA zou de metrovariant om strategische redenen op tafel moeten blijven: dit kan Amstelveen gebruiken om het beste uit de onderhandelingen te halen (Georgopoulou, 2011a). Uiteindelijk geeft de raad van Amstelveen de verantwoordelijk wethouder Groot kaders mee, waarna hij mag gaan onderhandelen over de verbinding naar Amsterdam (Georgopoulou, 2011b). Het Zuidasdokproject en de consequenties voor de Amstelveenlijn komen in de volgende paragraaf aan bod.

5.3. Puzzelen op de Zuidas

5.3.1. Puzzelen met geld en ruimte op de Zuidas

Na de ietwat ‘chaotische’ periode in 2011 komt er in 2012 duidelijkheid over de inrichting van het Zuidasdok. Dit is de ondertunneling van de infrastructuur in het Zuidasgebied. De Amstelveenlijn speelt hierbij ook een belangrijke rol: een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn zou op de een of andere manier over of onder de rails en wegen moeten. Maar hoe dan, en hoeveel moet dit dan gaan kosten? In 2012 komt er een deal over de financiering en inrichting van deze complexe en dure puzzel.

Puzzelen met beperkte ruimte

Het gebied op de Zuidas kent maar een beperkte ruimte, waarin verschillende partijen iets proberen te realiseren. Allereerst speelt de wens van de gemeente Amsterdam om de infrastructuur onder de grond te brengen een rol: volgens Amsterdam hebben de snelweg en railverbindingen een ‘barrièrefunctie’ in de stad: in essentie vormen zij een fysieke barrière dwars door Amsterdam Zuid heen, wat de gemeente Amsterdam door middel van

ondertunneling wil veranderen. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu komen twee wensen; dit ministerie heeft een wegentak en een spoortak, die niet altijd even goed met elkaar communiceren, waardoor Jan Olthof (Dienst Zuidas) het Rijk een ‘veelkoppig monster’ noemt. De wegentak van het ministerie wil het liefst de A10 uitbreiden, aanvankelijk gewoon op het bestaande dijklichaam – iets wat Amsterdam vanwege de eerdergenoemde barrièrewerking niet wil – en later in een tunnelbak. De spoortak wil voor het treinstation Amsterdam Zuid het liefst ruimte reserveren voor een vijfde en zesde spoor. Voor een eventuele uitbreiding van het treinstation moet er echter iets met de snelweg gebeuren, aangezien het station – inclusief metroperrons – tussen de snelwegdelen is ingeklemd.

Naast de inrichting van de omgeving is het station Amsterdam Zuid zelf nog een hot item. In de OV-visie (Stadsregio Amsterdam, 2008) is het de bedoeling dat het station één van de knooppunten van Amsterdam wordt. Sommige geïnterviewden stellen zelfs dat het ooit de bedoeling is geweest dat het de plek van Amsterdam Centraal zou moeten innemen. Maar met smalle perrons, loopstromen in één voetgangerspassage moeten delen en de Noord/Zuidlijn die enkele jaren op één perron zal moeten keren (waardoor er grote loopstromen op één perron komen) is de huidige situatie op station Zuid verre van ideaal. Als het station uit moet groeien tot een aantrekkelijk OV-knooppunt, dan is een grondige verbouwing noodzakelijk. Het liefst zo snel mogelijk. Als de Amstelveenlijn niet meer op de metroperrons stopt, is er meer ruimte voor de Noord/Zuidlijn om op twee sporen te keren. Dat is wellicht mogelijk in de toekomst, aangezien de Amstelveenlijn waarschijnlijk geen metro meer wordt. Daarbij worden de metroperrons verplaatst van de oostkant naar de westkant van de onderdoorgang, zodat loopstromen niet meer met elkaar hoeven te kruisen. Het is echter aan de verschillende partijen in de regio Amsterdam om dit goed te regelen, aangezien Jan Olthof (Dienst Zuidas) stelt dat de metro en tram maar een ‘regionaal dingetje’ wordt gevonden door het Rijk.

Puzzelen met financiën

Naast het puzzelen met de ruimte zijn de financiën uiteraard ook een belangrijk aspect. In de vorige paragraaf is al verteld dat de financiën de belangrijkste reden zijn dat de metroverbinding op losse schroeven is komen te staan. In 2012 zijn zowel de Amstelveenlijn als het Zuidasdok niet te financieren. Het puzzelen met de financiën zal dus ook gevolgen gaan hebben voor hoe het gebied wordt ingericht, en wat er met de Amstelveenlijn gaat gebeuren. Ivo Visser (Projectbureau Zuidas): ‘het Zuidasdok heeft hetzelfde probleem als de

Amstelveenlijn: er is een project, maar nog niet eens de helft van het geld”. De metrovariant van de Amstelveenlijn is begroot op 800 miljoen euro, maar het gedeelte bij station Zuid van zo’n 200 miljoen euro is weer begroot bij het Zuidasdokproject. Daarnaast blijkt dat er geen Rijksbijdrage gereserveerd is voor de Amstelveenlijn, en met een snel slinkend budget voor infrastructuur vanuit het Rijk moet er iets gebeuren.

De puzzelstukjes vallen in elkaar

In 2012 valt een ‘dubbelbesluit’ over de Amstelveenlijn en het Zuidasdok. De Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramlijn, waarbij er twee lijnen vanaf Amstelveen uiteindelijk via de stad naar het Leidseplein en het Amstelstation gaan lopen. Op de Zuidas wordt de A10 ondertunneld, maar blijven de spoor- en metrolijnen bovengronds rijden. Door het ondertunnelen van de snelweg kan de verbinding vanuit Amstelveen op het tunneldak vlak voor de stationsingang stoppen. Maar door diezelfde ondertunneling is er geen plek meer voor de Amstelveenboog, die vanaf station Zuid onder het spoor en de snelweg naar de VU leidt. In het station zelf worden de metroperrons naar het westen verplaatst, zodat loopstromen in de voetgangerstunnel elkaar minder zullen kruisen. Op financieel gebied lijkt de deal ook voordelen te hebben: doordat de metro wegvalt is de Amstelveenlijn – waarvan bestuurders niet willen dat hij het ‘kind van de rekening’ wordt van weinig Rijksmiddelen – een stuk meer betaalbaar. Daarnaast hoeven er geen dure metroviaducten of –tunnels te worden aangelegd op station Zuid, wat het Zuidasdok ook weer veel geld scheelt.

Enkele betrokkenen vatten het in interviews samen. Ivo Visser (Projectbureau Zuidas): “als dat het geval is, als die Amstelveenlijn een tram wordt, dan hebben we eigenlijk ook een veel betere oplossing voor het Zuidasdok. Zoveel beter, dat we dan eigenlijk wel een besluit zouden kunnen nemen.” Visser geeft wel aan dat de besluiten erg van elkaar afhangen: “De twee besluiten waren onlosmakelijk met elkaar verbonden. [...] Dus ook de condities voor een goede overstap, die zijn er alleen maar als je tot het Zuidasdok besluit. Dus het was over en weer, we waren afhankelijk van elkaars besluit”. Jan Olthof (Dienst Zuidas): “wetende waar de situatie naar tendeerde [...] om te denken aan een oplossing bij de Zuidas waar de eindhalte van een tramoplossing op het dak van de A10 is”. Hoewel de SRA nog niet helemaal is uitgestudeerd op de verschillende tramvarianten, wil zij echter wel alvast de contouren vastleggen. Tatjana Stenfert-Kroesen (strategisch adviseur SRA): “Ook zeg maar om een houvast, ook bestuurlijk te hebben. Weet je wel: je moet geen oude schoenen

weggoaien voordat je nieuwe hebt. In die context was het ook zo, okay, die metro kan dan niet meer. Ten minste, het besluit maakt het wel heel lastig. Maar laten we met elkaar wel afspreken wat we wel doen”.

Het verdwijnen van de Amstelveenboog betekent in essentie dat er een ‘knip’ ontstaat in de Amstelveenlijn: er kan dus geen metro of sneltram meer vanaf de Boelelaan het metronet op. Veel voorstanders van zowel de metro-oplossing als een oplossing met behoud van de huidige of soortgelijke lijnvoering zijn hier tegen.

Uit de bovenstaande verhalen blijkt dat de combinatie van de Amstelveenlijn- en Zuidasdokprojecten een aardige ruimtelijke en financiële puzzel heeft opgeleverd, waarbij verschillende partijen verschillende belangen en wensen hebben. Uiteindelijk betekent het dubbelbesluit dat de metro naar Amstelveen van de baan is. Wat zijn de verschillende verhalen, ofwel reacties, hierop?

5.3.2. De uitkomst van de puzzel: een ‘knip’ en vraagtekens bij de hoogwaardige tram

Het dubbele besluit over het Zuidasdok en de Amstelveenlijn leidt ertoe dat reizigers voor sommige verbindingen moeten overstappen, waardoor er een ‘knip’ ontstaat in deze verbindingen. Een voorbeeld is dat er dan moet worden overgestapt om naar de Wibautstraat of naar het Centraal Station te gaan. Daarnaast verdwijnt de Amstelveenboog, waardoor sommige voorstanders van de metro bang zijn dat een toekomstige metro onmogelijk wordt gemaakt.

De ‘knip’ in de Amstelveenlijn en de daarbij behorende overstap op station Zuid leidt bij sommige partijen dus tot irritatie. Lex Hendriksen (D66): “want het was natuurlijk belachelijk om door die vrije kruisingen een supersnelle hoogwaardige tram te gaan maken, en dan vervolgens een overstap van ik weet niet hoeveel minuten, waardoor het hele voordeel van al die miljoenen investeringen meteen weer teniet wordt gedaan”. Opvallend is dat hij, ondanks zijn verzet tegen de plannen, wel goede overstapmogelijkheden ziet. Gebruik makende van de metafoer van een vork is de Amstelveenlijn de steel, met vier aftakkingen in de vorm van lijn 50 naar Isolatorweg, tram 5 door de stad, de Noord/Zuidlijn naar Amsterdam Centraal en de Oostlijn naar Amsterdam Centraal.

Hoewel in sommige interviews met betrokken ambtenaren naar voren komt dat er hard wordt

gewerkt om de Amstelveenlijn bij de deur te laten stoppen en dat de meeste overstappers toch echt naar de trein moeten – waardoor het niet zo heel veel uitmaakt of Amstelveeners op een metroperron of voor de deur aankomen – zijn sommige betrokken politici er toch niet gerust op. Overstappen wordt in Nederland nog vaak gezien als de achillespees van het OV. In verschillende interviews komen dan stukken lopen met tassen, drie kinderen, een kinderwagen hebben, de moeilijke rugzak, iemand die slecht ter been is of iemand met koffers naar voren als belemmeringen voor het overstappen.

Sommige voorvechters van de metro zijn in dat stadium echter nog niet bereid om de metro op te geven (Bollinger, 2012). Tessa van Wijnen (GroenLinks) stelt in de Amstelveense gemeenteraad: “wij zijn de afgelopen maanden eigenlijk in een noodtempo van een weloordachte en weloverwogen metrovariant naar misschien toch maar een regiotram en dan nu toch geheel onverwachts bij een hoogwaardige tram terechtgekomen” (Georgopoulou, 2012). Ook Lex Hendriksen (D66) vindt het “een tikkeltje kort door de metrobocht” om de ambitie voor de metro op te geven (Georgopoulou, 2012; Kersten, 2012). Hendriksen lijkt de voorvechter om ervoor te zorgen dat in de palenstructuur onder de tunnelbakken van de A10 toch ruimte wordt overgehouden voor een eventuele, toekomstige metro.

Er is ook begrip voor het verdwijnen van de Amstelveenboog, de ‘knip’ in de Amstelveenlijn en de nieuwe variant. Zo moet het OV mensen veilig van A naar B brengen zodat zij er blij mee zijn, en moet het OV geen ‘prestigeproject’ worden. Maar ook vinden sommige betrokkenen dat er een besluit moet worden genomen, aangezien het de ondertunneling in de weg zit. Maar ook is er begrip voor dat het behoud van de Amstelveenboog bouwtechnisch erg lastig is: over het spoor of onder de tunnel is erg duur.

Verder naar het Leidseplein en het Amstelstation

De verhalen over de inrichting bij station Zuid en de consequenties voor de Amstelveenlijn zijn duidelijk: er bestaan nog veel zorgen over hoe het eruit komt te zien en de metrovoorstanders zijn nog niet helemaal overtuigd van het loslaten van deze variant. Maar ook plaatsen verschillende betrokkenen vraagtekens bij het daadwerkelijk doortrekken van de trams vanuit Amstelveen richting Leidseplein en het Amstelstation, zoals in het vorig hoofdstuk al aangegeven; twee voor Amstelveen belangrijke bestemmingen.

Veel betrokkenen plaatsen vraagtekens bij hoe een bredere tram door de Amsterdamse stad moet gaan rijden. Zo moeten de tramsporen verder uit elkaar worden gelegd en, door de breedte van de trams, moeten de bochten anders worden ingericht. Veel politici en belangengroepen spreken dan wel van breder materieel, Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) vertelt een ander verhaal: er wordt al vrij snel uitgegaan van smaller materieel, alleen het eindpunt op het Leidseplein is lastig inpasbaar.

De inpasbaarheid op het Leidseplein is dus lastig: een keerlus kan misschien nog wel, wellicht op het Weteringcircuit. Maar keerspoeren op het Leidseplein is wat lastiger, vooral omdat het Leidseplein zelf opnieuw moet worden ingericht, en het proces daartoe is al erg lastig geweest. Sommige partijen, zoals ROVER, pleiten daarom voor het doortrekken van de tramlijn met wellicht smallere trams naar Amsterdam Centraal. Dit zal uiteindelijk ook gaan gebeuren in 2013: lijn 5 – die volgens Pitt Treumann (Red Amsterdam) een ‘ijzersterke positie’ heeft – zal dan blijven.

Maar ook een hoogwaardige tramlijn naar het Amstelstation blijkt lastig. Onderweg zou de tram nog de Berlagebrug tegenkomen, die regelmatig opengaat voor het scheepvaartverkeer en daarnaast niet gebouwd is voor het type trams. Maar opvallend is ook het reistijdverlies: waar de metro er zo’n tien minuten tussen station Zuid en het Amstelstation over doet, doet de hoogwaardige tram er het dubbele over.

Uit deze paragraaf is gebleken dat de oplossing die is gepresenteerd bij het dubbelbesluit over het Zuidasdok niet door een meerderheid met enthousiasme lijkt te worden ontvangen: naast de eerder beschreven situatie op station Zuid en het verder uit beeld raken van de metrovariant worden er heel veel vraagtekens geplaatst bij hoe een brede hoogwaardige tram door de stad heen moet. Tijdens een interview vraagt een Amstelveense politicus zich af of de Amsterdamse binnenstad moet worden verbouwd voor het Amstelveense ongerief. Dit voorstel gaat echter een officiële inspraakronde in, en de verhalen over het uiteindelijke besluit en oordelen over de besluitvorming zullen in het volgende hoofdstuk aan bod komen. In de volgende paragraaf van dit hoofdstuk wordt wel nog iets dieper ingegaan op de verhalen over de verhoudingen tussen de Amstelveenlijn en het Zuidasdok, en welke rol wethouder en portefeuillehouder van de SRA Eric Wiebes hierin speelt.

5.4. Amstelveenlijn versus Zuidasdok, of Amstelveen én Zuidasdok?

5.4.1. De verhouding tussen de Amstelveenlijn en het Zuidasdok

Eerder in dit hoofdstuk is verteld dat de besluiten omtrent het Zuidasdok en de Amstelveenlijn nauw met elkaar samenhangen. Daarbij is de inrichting van de Zuidas een ruimtelijke en financiële puzzel. Maar hoe verhouden de projecten zich tot elkaar? Moet de Zuidas – met de ondertunneling van de infrastructuur en ontwikkeling van vastgoed – koste wat kost doorgaan? Of is de Amstelveenlijn ook belangrijk? Er kunnen hierbij verschillende verhalen worden verteld.

De Zuidas en het Zuidasdokproject voeren volgens het ene verhaal wel daadwerkelijk de boventoon. De ondertunneling van de infrastructuur en het stimuleren van een financieel centrum zijn belangrijker. In dit ‘walhalla’ of ‘gouden ei’ van Amsterdam delft het OV het onderspit: zo is het busstation meerdere malen verplaatst ten behoeve van vastgoedontwikkelingen, en de Amstelveenboog zal ook om dezelfde reden moeten gaan verdwijnen. Lex Hendriksen (D66) voegt hieraan toe dat Amsterdam dit kan veranderen door simpelweg de prioriteiten om te gooien: “Als het college van Amsterdam had gemeend dat de Amstelveenlijn belangrijker was dan het Zuidasdok, was de verbindingsboog niet gesneuveld. [...] Als Amsterdam wil ontvlechten, dan roepen ze: er gaan geen hybride trams meer in. [...] Amsterdam is heel erg bepalend in wat er gebeurt”.

Daarnaast menen sommige betrokkenen dat er geen duidelijke regierol bij de combinatie van projecten is. Op de Zuidas komen immers de Amstelveenlijn, de Noord/Zuidlijn, de ondertunneling van de A10 en de verbouwing van station Amsterdam Zuid. Daarbij heeft de Amstelveenlijn niet altijd de sterkste positie. Dolf Veenboer (PvdA) stelt daarbij dat Amstelveen niet moet ‘overvragen’, maar moet oppassen voor een ‘calimero-effect’. Uiteindelijk is de Amstelveenlijn toch, alleen al gekeken naar het budget, een ‘miniprojectje’: een begroting van 300 miljoen versus 1,3 miljard. Hoewel Amstelveen altijd als gesprekspartner is betrokken, moet de Amstelveenlijn ook door Amsterdam en langs de Zuidas, waar Amstelveen formeel gezien minder te zeggen heeft over de lijn. Wat Amstelveen nu wel precies kan en moet vragen is ook aan bod gekomen tijdens een raadsvergadering (Georgopoulou, 2012). Walter Vervenne: “wij met geluk mogen aansluiten bij het Zuidasakkoord, waardoor je moeilijk kunt vragen of er ruimte wordt vrijgehouden

terwijl de hele Zuidas op de schop gaat”. Dolf Veenboer (PvdA) waarschuwt voor de ‘valkuil van een Calimero-effect’: “het is een grote besluitvorming en wij zijn klein. Maar ik zit er voor 85.000 Amstelveeners. Als je het niet wint, dan heb je het ten minste geprobeerd”.

Veel politici en andere betrokkenen geven in hun narratieven aan dat het Zuidasdok vóór lijkt te gaan. In de interviews met verschillende betrokken ambtenaren komt echter een ander verhaal naar voren. Hoewel de beide projecten vóór het besluit in 2012 al geruime tijd lopen, lijken zij onderling niet goed samen te werken. Zo zijn er verhalen dat de projectorganisatie omtrent de Amstelveenlijn uitsluitend oog heeft voor de metro, maar niet voor de ruimtelijke inpassing op de Zuidas. Dit verhaal komt opvallend genoeg ook al naar voren in een interview met Remine Alberts (SP), die zegt dat het Projectbureau zich te lang heeft gefocust op de metro. Het focussen – of hebben van ‘oogkleppen’ zoals een betrokkene het noemt – kan voor een project goed zijn, maar voor samenwerkingsverbanden niet.

Op het moment dat Eric Wiebes als verantwoordelijk wethouder en portefeuillehouder komt – met zijn kritische blik op de kosten – en het op losse schroeven komen te staan van de metrovariant lijkt het moment te zijn waarop de twee projecten beter gaan samenwerken. Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) geeft deze betere samenwerking aan: “Ook omdat we zagen van ‘jongens, we zitten hier samen in en we moeten over hetzelfde stukje grond beslissen, hier moeten we gewoon deze puzzel compleet maken’. En pas inderdaad na dat besluit in 2012, daar zijn dingen echt samengekomen”. Ook Ivo Visser (Projectbureau Zuidas) beaamt dit: “Toen we merkten dat we samen moesten duwen en samen moesten trekken in plaats van tegen elkaar, toen hadden we ineens een haalbaar project. Dus ja, toch breder kijken dan je eigen project, dat heeft gewoon weer heel erg geholpen. Het is een open deur die hier maar weer eens bewezen is, en daarin vind ik dat die samenwerking succesvol is.”. De twee projecten dienen zelfs als voorbeeld waarbij samenwerking tussen twee projecten tot mogelijkheden kunnen leiden bij het Nationaal Wegencongres in 2012, waar Visser een presentatie verzorgt met een collega die betrokken is bij het Amstelveenlijnproject. De noodzaak tot samenwerking is eerder in dit hoofdstuk al aan bod gekomen: voor de Zuidas en de Amstelveenlijn is er sprake van een complexe puzzel. Ze hebben te maken met dezelfde ruimte, en de variant die wordt gekozen maakt beide projecten duurder of goedkoper. Met de financiële crisis en een afnemend beschikbaar Rijksbudget is samenwerking om voor beide projecten tot een goed alternatief te komen dus noodzakelijk.

Arjan van Rijn (Gemeente Amstelveen) noemt samenwerking, vooral op regionaal gebied, echter vanzelfsprekend: “Amsterdam zoekt daarbij wel doelbewust de samenwerking op. We hebben door de jarenlange ervaring met eerst ROA en vervolgens de Stadsregio ook wel de gewoonte ontwikkeld dat onze stad niet ophoudt bij de gemeentegrens”. “Het is echter een besluit van Amsterdam, Rijkswaterstaat en ProRail en wellicht het ministerie”.

In deze subparagraaf zijn de verschillende verhalen over de verhoudingen en de samenwerking tussen de Amstelveenlijn en het Zuidasdok aan bod gekomen. Hoewel veel geïnterviewde politici en belangenbehartigers menen dat het Zuidasdok ‘voor’ de Amstelveenlijn gaat, blijkt uit een ander verhaal dat de samenwerking tussen de twee projecten – na aanvankelijke fricties – uiteindelijk goed verloopt en er een besluit wordt genomen dat voor beide projecten aanvaardbaar en financierbaar is. In de volgende paragraaf wordt gekeken naar de rol van de verantwoordelijk wethouder en portefeuillehouder van de SRA: Eric Wiebes.

5.4.2. De rol van Eric Wiebes

Een belangrijke rol in deze casus lijkt weggelegd voor de Amsterdamse wethouder Verkeer en portefeuillehouder Verkeer van de SRA Eric Wiebes.

Onder verschillende geïnterviewden lijkt er respect te zijn over de manier waarop Wiebes om is gegaan met infrastructurele projecten in het algemeen en de Amstelveenlijn in het bijzonder. Het fenomeen dat infrastructurele projecten vaak duurder uitpakken dan oorspronkelijk is begroot, is bekend. Daarnaast wordt er vaak gekozen voor de meer prestigieuze projecten. Zo vindt Rik Winsemius (PvdA) dat er onder Eric Wiebes ‘hele slagen’ zijn gemaakt met het ‘eerlijk weergeven’ van projecten: “Dan lijken projecten van tevoren vaak duurder, maar dat is juist goed, want dan kun je een eerlijk besluit nemen of je zo’n project wilt of niet”. Lex van Drooge (CDA) omschrijft Wiebes als een ‘slimme man’ die continu ‘waarom?’ vraagt. Zelf haalt Van Drooge diverse voorbeelden aan: het redeneren vanuit de klant als het om het inrichten van het OV in de OV-visie gaat en enkele maatregelen om miljoenen te besparen op het tramnet van Amsterdam. Ook D66’er Ivar Manuel prijst de houding van Wiebes: “deze wethouder wordt veel geprezen vanwege het feit dat hij elke euro optimaal gebruikt” (Raadsvergadering, 2013).

Niet alleen over projecten in het algemeen, maar ook over de Amstelveenlijn blijkt Eric Wiebes een ‘realist’ te zijn. Tijdens een interview komt ook een compliment van SP’er Remine Alberts voor de VVD-wethouder: “En het interessante was, en daarom was ik ook een beetje blij met de wethouder van de VVD, die zei ook: maar we hebben het geld helemaal niet. Hehe, eindelijk iemand die reëel was. Dus daar was ik wel blij mee”. Zij lijkt waardering te hebben voor het feit dat Wiebes zelf zaken narekent en niet de raad een bepaalde richting ‘intrechtert’ (één variant kiezen). Maar ook Walter Vervenne (VVD) heeft lof voor zijn partijgenoot, die volgens hem het Amstelveense belang goed verdedigd heeft en er ‘geweldig goed’ naar heeft geluisterd. Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA) herinnert zich nog de kritische houding van Wiebes jegens de kosten van het project: “het is echt door Eric Wiebes dat er opeens weer kritisch gekeken werd naar het project, van ‘willen we dit eigenlijk wel zo’?”

In deze paragraaf zijn de verhalen verteld over de verhoudingen tussen het Zuidasdok en de Amstelveenlijn. Als eerste is door diverse betrokkenen, voornamelijk politici, verteld dat het Zuidasdok eigenlijk de ‘boventoon’ voert en vóór de Amstelveenlijn gaat. Vervolgens is door diverse betrokken ambtenaren en Eric Wiebes verteld dat dit toch wat genuanceerder ligt: uiteindelijk zijn de twee projecten gaan samenwerken om ze beiden haalbaar te maken. Vervolgens zijn de verhalen over Eric Wiebes aan bod gekomen en de rol die hij heeft gespeeld. Bij de verhalen over deze verhoudingen tussen de twee projecten moet wel een kanttekening worden gemaakt: hoewel er verschillende narratieven zijn, weet ik niet alles en weet ik uiteraard het fijne niet van de onderhandelingen die hebben plaatsgevonden. Die hebben (grotendeels) achter de schermen plaatsgevonden.

5.5. Discussie

In dit hoofdstuk worden de verhalen verteld tijdens en rond de twee besluiten van 2011 en 2012. Deze twee besluiten zijn samengevoegd, omdat er relatief weinig verhalen zijn verteld over de vijf verschillende varianten. Uiteindelijk blijkt de periode 2011-2012 met elkaar verbonden te zijn, waardoor het geheel redelijk op elkaar aansluit: hoewel er (officiële) strategieën zijn omtrent de ombouw van de Amstelveenlijn, zijn veel actoren nog niet helemaal overtuigd van de te volgen koers. Het dominante collective action frame komt derhalve niet als stabiel over: noch in 2011, noch in 2012. Daarnaast speelt in 2012 het Zuidasdok een grote rol, waardoor ik heb gekozen de verhoudingen tussen het Zuidasdok en

de Amstelveenlijn in dit hoofdstuk te vertellen.

Aan het begin van dit hoofdstuk komen de verhalen over de Amstelveenlijn aan bod, die worden verteld nadat blijkt dat de metro niet (goed) financieerbaar is en enkele daarbij voorgestelde alternatieven. In de diverse verhalen die worden verteld kan ik wederom een proces van sensemaking constateren: wat zijn de (nieuwe) problemen en hoe kunnen deze worden opgelost?

Eerst is het duidelijk dat de financiële crisis uitbreekt, waardoor betrokkenen begrijpen dat er minder geld kan worden besteed aan infrastructurele projecten; de overheid moet immers ook bezuinigen. In Czarniawska's (2004:41) vijf stappen kan dit worden gezien als 'uitkomst' (het volgt immers na de 'actie' van het besluit om een metro aan te leggen), maar kan ook worden gezien als 'probleem' (het probleem is dat er te weinig financiële middelen zijn, en dat moet op de één of andere manier worden opgelost). Hierbij kan ik als verteller zien dat er weer sprake is van sensemaking: er is een probleem geconstateerd – namelijk geldgebrek – waardoor de metro onhaalbaar lijkt te worden. Verschillende partijen kijken daarbij naar verschillende oplossingen, terwijl het loslaten van de oorspronkelijke metrovariant bij sommigen de nodige tijd vergt. Al deze verhalen over de financiën en de daarbij gepresenteerde alternatieven – ook dus in het kader van de sensemaking – kunnen worden gezien als reacties van de hoofdpersonen (Czarniawska, 2004:41).

Door de financiële crisis en het geldgebrek moet er dus worden gezocht naar alternatieven. Daarbij worden, zoals eerder in dit hoofdstuk al aan bod is gekomen, diverse strategieën verteld of gearticuleerd. Betrokkenen kijken naar de diverse strategieën of presenteren het zelf als oplossing, iets dat kan worden gezien als de derde stap in het sensemakingproces. Ten eerste wordt er een officiële beleidsstrategie gepresenteerd: dit zijn de vijf varianten, waarbij een combinatie tussen de regiotram en de stadstram als voorkeursvariant wordt gezien. Daarnaast worden varianten aangedragen door de Initiatiefgroep Regiotram 51, de RAR en Luud Schimmelpennink. Dit betekent in essentie dat er diverse counternarratives ontstaan die tegen de officiële beleidsstrategie ingaan: zij verlaten daarbij niet het frame wat om deze casus heen 'zit', maar proberen mogelijkheden te zoeken om hun strategie dan wel frame dominant te laten worden. De officiële strategie toont aan dat er sprake is van een rationele methode: welke variant levert het meeste op? Anderzijds is er door de diverse

varianten ook sprake van het governmental politics model (Allison en Zelikow, 1999): diverse actoren proberen hun variant naar voren te brengen. Er komen ook kenmerken van Lindbloms (1959) branchmethode naar voren: doelen en middelen lopen daarbij door elkaar. Het middel ‘geld’ lijkt nu een hele belangrijke rol te spelen. Kortom, zoals sommige betrokkenen in interviews vertellen, lijkt het een ‘chaos’, waarbij de diverse strategieën met elkaar concurreren.

Uiteindelijk lijkt er wel ‘actie’ te worden ondernomen dan wel een ‘oplossing’ te zijn: de officiële beleidslijn dan wel de wethouder lijkt te worden gevolgd. Maar niet iedereen is op dit moment bereid om zijn of haar variant op te geven, zoals de treffende citaten van Lex Hendriksen (D66) en Tessa van Wijnen (GroenLinks) al hebben aangegeven. Er zijn diverse concurrerende verhalen dan wel strategieën, waardoor ik meerdere collective action frames kan waarnemen. Niet alle voorstanders van de metro lijken deze zonder slag of stoot te willen opgeven, waardoor de officiële beleidsstrategie, die tevens het dominante collective action frame is, niet erg stabiel is. Dit zal verder in deze paragraaf worden geïllustreerd in een tabel. In 2012 komt met het dubbelbesluit over het Zuidasdok en de Amstelveenlijn de rol van het Zuidasdok naar voren. Daarbij is het belangrijk om even stil te staan bij de invloed en rol van het Zuidasdok op het Amstelveenlijnproject. In het kader van de sensemaking heb ik ervoor gekozen deze paragraaf in te delen in verschillende categorieën (Weick e.a., 2005): een ruimtelijke puzzel, een financiële puzzel en het in elkaar vallen van de puzzelstukjes. In de paragraaf komt immers duidelijk aan bod dat het Zuidasdok een complexe ruimtelijke en financiële puzzel is met daarbij verschillende belangen die daarbij spelen.

In het geval van dit dubbelbesluit is er een probleem, actie en reactie te zien (Czarniawska, 2004:41), waarbij zowel ik als verteller als betrokkene sensemaking toepas. Het probleem omtrent de inrichting van het Zuidasdok en de complexe ‘puzzel’ is al in deze paragraaf besproken. Vervolgens wordt er actie genomen: het nemen van een dubbelbesluit. Daarbij kunnen wederom de drie vormen van strategieën worden onderscheiden. Het rationeel model wordt gebruikt om uiteindelijk van vijf varianten tot één variant te komen. Tegelijkertijd lijkt er sprake te zijn van het branchmodel: het doel is verschoven naar twee haalbare projecten in plaats van uitsluitend een haalbare metrolijn zoals in 2009. Daarnaast is er nog steeds sprake van dat middelen – dus het geld – een hele belangrijke rol spelen. Er is wellicht ook sprake van het governmental politics model: er zal waarschijnlijk achter de schermen zijn

onderhandeld over de te volgen strategie. Daar heb ik echter weinig zicht op gekregen. Het dubbelakkoord leidt vervolgens weer tot reacties van hoofdpersonen . Deze moeten immers aangeven of zij het al dan niet eens zijn met de nieuwe strategie. De problemen zijn door zowel geïnterviewden als ikzelf gecategoriseerd: het verdwijnen van de Amstelveenboog wordt niet door iedereen zonder slag of stoot aanvaard, de overstap op station Zuid moet veilig worden gesteld en er worden vraagtekens geplaatst bij het doortrekken van de Amstelveenlijn naar het Leidseplein en Amstelstation. Desalniettemin wordt er ‘actie’ ondernomen: een meerderheid lijkt het toch te aanvaarden, al worden oude verhalen nog niet zonder slag of stoot opgegeven. Het collective action frame is derhalve niet erg stabiel.

In de vorige paragraaf heb ik de verhoudingen tussen de Amstelveenlijn en het Zuidasdok naar voren gebracht, evenals de positie van Eric Wiebes. De positie van de Amstelveenlijn speelt voor een deel een rol bij de sensemaking: bij het ondernemen van actie dan wel het bedenken van oplossingen zijn vooral Amstelveense politici zich ervan bewust dat zij te maken hebben met het Zuidasdokproject – iets dat zich op Amsterdams grondgebied afspeelt – en dat zij derhalve niet kunnen ‘overvragen’. Het valt daarnaast op dat vooral politici vertellen dat het Zuidasdok volgens hen een meer belangrijke positie heeft, terwijl ambtenaren een genuanceerder beeld geven. Desalniettemin kan worden gesteld dat de Zuidasdok alleen al qua budget belangrijker is. De betrokken ambtenaren geven ook een ‘omslagpunt’ in de samenwerking weer, die mede is ontstaan bij de komst van Eric Wiebes.

In het vorige hoofdstuk is te zien dat er rond 2009 een stabiel, dominant collective action frame is. In de periode 2011 en 2012 is te zien dat er veel meer sprake is van counternarratives en daarmee het in twijfel trekken van de officiële strategie. Hoewel de oorspronkelijke problemen over de Amstelveenlijn niet ter discussie staan, is de betekenisgeving aan de oplossingen wel verschillend. De counternarratives dragen hun eigen strategieën aan. Zij blijven wel binnen het frame dat er iets moet gebeuren. Daarnaast zijn partijen als SP en Red Amsterdam ook reflectief: zij wijzen continu op de lessen van de Noord/Zuidlijn.

Tabel 3: Collective action frames in 2011 en 2012 met belangrijkste pleitbezorgers.

Collective action frames 2009		
Metrovoorstanders (dominant)		Metrotegenstanders
Collective action frames 2011 en 2012		
Noord/Zuidlijnvarianten <i>Doortrekken Noord/Zuidlijn</i> <ul style="list-style-type: none"> • Past binnen OV-visie • Past binnen agglomeratie • Delen PvdA Amsterdam, RAR 	Voorkeursvariant ('dominant') <ul style="list-style-type: none"> • Metro is te duur, maar wordt niet helemaal opgegeven • 'Chaos' aan varianten, insprekers • Sommigen: maak metro in toekomst niet onmogelijk • Volgt koers wethouder • D66, GroenLinks, CDA, PvdA Amstelveen 	Behoud huidige lijnvoering <ul style="list-style-type: none"> • Metro is te duur • Huidige lijnvoering voldoet • Schrappen haltes/fijnmazigheid probleem • Optie: koop nieuw materieel • Lessen Noord/Zuidlijn • SP, ROVER
<i>Sneltram door de Noord/Zuidlijntunnel</i> <ul style="list-style-type: none"> • Goedkoper dan metro • Directe verbinding binnenstad • Initiatiefgroep, Red Amsterdam 		

In bovenstaand tabel is te zien dat het dominante collective action frame uit 2009 niet meer dominant is door de ontwikkelingen: er is simpelweg te weinig geld om een metroverbinding aan te leggen. Daarbij vertellen verschillende partijen hun eigen strategie. Ik heb ervoor gekozen om de collective action frames in drieën te verdelen: het linkerframe stelt de meest 'ingrijpende' strategie voor qua verbouwingen en kosten, terwijl het rechterframe het minst 'ingrijpend' is. Het linker collective action frame is vervolgens in tweeën verdeeld: zij hebben als gemeenschappelijke strategie dat de Noord/Zuidlijn moet worden verlengd naar Amstelveen, maar passen daarbij hun eigen strategie dan wel oplossing toe. In essentie zijn er dus vier collective action frames die elkaar beconcurreren. Het collective action frame dat als 'dominant' kan worden gezien, is echter niet helemaal stabiel. Hoewel sommige partijen die dat frame steunen zich wel kunnen vinden in de genomen besluiten, zijn er ook partijen die

nog niet precies weten welke variant zij aanhangen. Daarnaast vertellen sommige metrovoorstanders die het dominante frame ondersteunen dat zij niet tevreden zijn met het opgeven van de metro.. Maar de credibility van het dominante frame wordt ook ter discussie gesteld: diverse actoren vragen zich af hoe een hoogwaardige tramvariant door de stad moet worden getrokken. De overige collective action frames zijn niet dominant: zij hebben te weinig aanhangers en willen uiteenlopende oplossingen.

Concluderend

Hoewel de problemen van de Amstelveenlijn niet zijn veranderd, is vanaf 2010 duidelijk dat er onvoldoende financiële middelen zijn om een metro aan te leggen. In de periode 2011 en 2012 betekent dit dat er meerdere strategieën worden gepresenteerd, partijen tot tweemaal aan toe hun positie moeten inventariseren en bepalen en dat de vijf fasen van Czarniawska (2004:41) door elkaar lopen. Door te kijken naar de verschillende verhalen kan ik vier collective action frames onderscheiden, waarvan het dominante frame niet helemaal stabiel is. De inspraakronde en de daaropvolgende reacties zullen in het volgend hoofdstuk wel uitsluitend bieden.

Hoofdstuk 6: Wat ouds, wat nieuws en wat extra's in een compromis

6.1. Inleiding

In de voorgaande twee hoofdstukken zijn veel verhalen de revue gepasseerd over varianten, wensen en verschillende gebeurtenissen daar omheen. Eerst is de metro gepresenteerd als de ideale oplossing, maar deze blijkt uiteindelijk toch te duur te zijn. In 2011 worden vijf alternatieven gepresenteerd – een voor sommigen ‘chaotische’ periode. Eén jaar later wordt het Zuidasakkoord gesloten, met twee hoogwaardige tramlijnen en uitstel of afstel – dat verschilt per verhaal – van de metro naar Amstelveen. De metrovoorstanders krijgen hun zin niet, de voorstanders van de huidige lijnvoering ook niet en de pleitbezorgers van de sneltram in de Noord/Zuidlijntunnel ook niet. Deze variant gaat uiteindelijk de inspraakronde in, en er komt weer iets anders uit: er komt een regiotram tussen Amstelveen Westwijk en station Zuid, lijn 5 blijft rijden en er komt een metroverbinding tussen station Zuid en het Amstelstation. Welke verhalen gaan schuil achter deze uiteindelijk variant?

Dit hoofdstuk begint met een paragraaf over de uiteindelijke variant: daarbij wordt gekeken naar de verschillende verhalen die daarover worden verteld en de regioraad als ultiem besluitvormingsorgaan. Dit wordt gevolgd door een paragraaf met de verschillende verhalen over de toekomst: wat zijn de belangrijkste verhalen die betrokkenen vertellen over de toekomst van de ombouw? Hierop volgt het reflectief gedeelte van dit hoofdstuk: daarin wordt verteld welke afwegingen politici maken bij het nemen van een besluit over de ombouw van de Amstelveenlijn, de compromisvorming en verhalen over de uiteindelijke oordelen van betrokkenen over het besluitvormingsproces. Dit hoofdstuk sluit af met een terugkoppeling naar de theoretische begrippen.

6.2. Inspraakronde en politieke reacties

Lijnvoering: weer iets anders

De lijnvoering van de Amstelveenlijn is gedurende de tijd meerdere malen veranderd. Eerst is er sprake van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. In 2011 is met de vijf alternatieven niet helemaal duidelijk wat de lijnvoering gaat worden; daarnaast worden drie verschillende alternatieven gepresenteerd. In 2012 komen er met het Zuidasdokakkoord twee hoogwaardige trams naar het Leidseplein en het Amstelstation. In 2013 is het na de

inspraakprocedure dus weer anders.

Met de nieuwe lijnvoering verdwijnt lijn 51, en wordt tussen Amstelveen Westwijk en station Zuid vervangen door een regiotram. Tussen station Zuid en het Amstelstation wordt de 51 vervangen door een metroverbinding, wat verderop in deze paragraaf aan de orde komt. Hoewel de nieuwe regiotram door sommige bewoners als een ‘acceptabel alternatief’ wordt gezien, bestempelt ROVER het als een ‘historische vergissing’ (AT5, 2013). De huidige tramlijnen brengen reizigers waar ze naartoe willen, en de lijn in drie stukken ‘knippen’ acht ROVER niet wenselijk. Maar ook de RAR plaatst vraagtekens bij deze constructie: volgens de OV-visie is het altijd al de bedoeling geweest om de metro door te trekken naar Amstelveen, en er is ‘geen goede argumentatie’ gebruikt voor ‘deze fundamentele switch’. Ook zijn niet alle bewoners in Amstelveen tevreden, aangezien er geen snelle metro komt en zij in het ‘boemeltje’ moeten blijven zitten (Karman, 2013b).

In hoofdstuk 4 zijn de belangrijke vervoersstromen van en naar Amstelveen aan bod gekomen. De omgeving van het Amstelstation en de Wibautstraat heeft veel kantoorpanden en diverse onderwijsinstellingen, waardoor een goede verbinding met dit gebied voor Amstelveen cruciaal is. Een verbinding met de hoogwaardige tram via de stad zou een rijtijdverlies van zo’n tien minuten betekenen. Daarnaast betekent het dat de metroboog tussen station Overamstel en Spaklerweg helemaal niet meer wordt gebruikt. Als deze verbinding wel wordt gehandhaafd, dan heeft een hoogwaardige tram ook weinig zin meer, aangezien de metro sneller is. Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA): “We willen hem eigenlijk wel heel erg, want we zien dus dat er behoefte aan is. Ook omdat Amstelveen zei: ‘ja hallo, ik raak mijn directe verbinding naar Amsterdam Amstel en Centraal kwijt, ik wil er wat voor terug’”.

Een ander belangrijk winstpunt in Amstelveen is het behoud van tramlijn 5. Vooral voor de ‘sociale reiziger’ wordt deze lijn gebruikt om naar het Museumplein en het Leidseplein te komen. Lex Hendriksen: (D66): “het behoud van lijn 5 leeft ontzettend in Amstelveen” Het behoud van lijn 5 wordt in Amstelveen gezien als een groot winstpunt, maar is de lijn eigenlijk ooit in gevaar geweest? Lex van Drooge (CDA) vindt van niet. Volgens hem is de discussie gegaan over de ombouw van de 51, waarbij lijn 5 wellicht iets zou worden omgelegd. “Er is heel lang een soort vage, sluimerende discussie geweest over lijn 5, die toch

wel zou moeten blijven. En dat er nooit vanuit de bestuurders, de wethouder c.q. het Dagelijks Bestuur van de regio raad is gezegd van: maar jongens, we hebben het niet over lijn 5, lijn 5 blijft.” Ook wethouder Eric Wiebes heeft in een raadsvergadering aangegeven dat er geen concrete plannen zijn om de lijn op te heffen (Raadsvergadering, 2010b:20).

Het schrappen van haltes: een heet hangijzer

In hoofdstuk 4 is de fijnmazigheid van het OV al naar voren gekomen als een belangrijk punt op het ‘wensenlijstje’ van vooral de Amstelveense politiek. Het is immers prettig voor reizigers – vooral bijvoorbeeld ouderen – dat zij niet ver hoeven te lopen naar de dichtstbijzijnde halte. In één interview met een betrokken politicus komt zelfs het begrip ‘rollatorafstand’ naar voren. Partijen als SP en Red Amsterdam maken zich sterk voor de fijnmazigheid van het OV en dat reizigers niet ver hoeven te lopen. De toenemende loopafstanden houden ook bewoners bezig (Karman, 2013b). Tegelijkertijd is het duidelijk dat de oorspronkelijke bedoeling is dat de Amstelveenlijn de ontsluitende functie die meestal door bussen wordt vervuld, verliest.

Er worden hoe dan ook haltes langs de Amstelveenlijn geschrapt. Volgens Arjan van Rijn (Gemeente Amstelveen) wordt er gekeken naar een aantal criteria voor het schrappen van haltes. Zo wordt er gekeken naar hoeveel mensen de haltes tijdens de spits gebruiken versus de gebruikers die de halte gedurende de hele dag gebruiken. Maar ook functies in de omgeving spelen een rol: zo is het handig om een halte in de buurt van een verzorgingstehuis te hebben. Ook afstand tot en tussen de haltes speelt een rol: formeel gezien trekt een halte tot 700 meter afstand mensen aan; haltes die dicht bij elkaar liggen kunnen worden gecombineerd, zodat er een betere ‘spreiding’ van haltes langs de lijn ontstaat.

Ook in de laatste fasen van de besluitvorming is het opheffen van de haltes een heikel punt, zo blijkt bijvoorbeeld uit de notulen van de regio raad van de SRA (Stadsregio Amsterdam, 2013) dat politici en insprekers nog proberen haltes te behouden. Er zijn diverse haltes waaromheen een (politieke) discussie heeft gewoed. Zo heeft WOC Buitenveldert zich hard gemaakt voor het behoud van de halte A.J. Ernstraat. In Buitenveldert wonen veel senioren en, zoals al eerder is beschreven, zijn de laatste jaren buslijnen in de buurt opgeheven, waardoor nu alleen ‘slingerlijn’ bus 62 overblijft. Buitenveldert wil graag haar goede verbindingen met Amstelveen en het centrum van Amsterdam behouden. Daarnaast kent de omgeving ook veel

bedrijven, voor wie de halte ook belangrijk is. Uiteindelijk wordt wel gekeken of de halte De Boelelaan/VU en de A.J. Ernststraat kunnen worden samengevoegd tot één halte (Stadsregio Amsterdam, 2013).

Verderop in Amstelveen zijn de haltes Uilenstede en Amstelveen Centrum. Het behoud van Uilenstede komt al in 2009 aan bod: de gemeente Amstelveen investeert daar in de (universiteits)campus, waardoor het zonde zou zijn als de naburige halte verdwijnt. Maar ook Amstelveen Centrum lijdt tot discussie: hoewel het nog een stuk lopen is, is het de dichtstbijzijnde halte van de Amstelveenlijn bij het stadshart van Amstelveen. Voor bewoners die bijvoorbeeld in Westwijk wonen, zou het centrum veel lastiger bereikbaar zijn.

De ‘bekendste’ haltediscussie vindt echter plaats rond Spinnerij, waar Canon is gevestigd. Canon is destijds door Amstelveen binnengehaald met onder andere een naburige metrohalte. Deze zou echter moeten verdwijnen: de halte wordt vooral tijdens de spits veel gebruikt, maar buiten de spits is er echter bijna niemand. Canon heeft haar medewerkers oproepen in te spreken door een sjabloon beschikbaar te stellen, waardoor tientallen vrijwel identieke reacties zijn binnengekomen.

Verbeterde veiligheid

Op het gebied van de veiligheid lijken verschillende betrokken tevreden te zijn met enkele winstpunten. Eerder is al aan bod gekomen dat de Amstelveenlijn een slechte reputatie heeft op het gebied van veiligheid. Vooral de dodelijke ongelukken leiden tot veel publiciteit in de regionale en lokale media. Zo komt in enkele interviews naar voren dat er vorig jaar nog vlakbij de VU een fietster onder de sneltram is gekomen, of dat er een sneltram in Amstelveen-zuid op een bus van Connexxion is gebotst. Maar ook nabestaanden van slachtoffers die zijn overreden door de sneltram lobbyen bij de gemeente Amstelveen en de SRA voor een veilige Amstelveenlijn. Onder sommige bewoners is er ook teleurstelling over het niet doorgaan van een metro: die zou immers kruisingsvrij zijn en de veiligheid zou daarmee significant verbeteren (Karman, 2013b).

Eén van de verbeteringen in de veiligheid is het ongelijkvloers maken van drie kruisingen, iets wat in Amstelveen als een belangrijk winstpunt wordt gezien. De tram hoeft op de kruisingen met Zonnestein, Kronenburg en Sportlaan niet meer te kruisen met het overige auto-, fiets- en voetgangersverkeer. Lex Hendriksen (D66) stelt “want die kruispunten hebben wij eigenlijk

een beetje als cadeautje gekregen”. Hiermee bedoelt hij waarschijnlijk dat Amstelveen er in zekere zin op ‘achteruit’ gaat doordat rechtstreekse verbindingen verdwijnen, waardoor er wel iets tegenover moet staan.

Toch bestaan er zorgen, ook vanuit Amstelveen, over de drukste kruising op de lijn die niet wordt ondertunneld: de kruising tussen de Buitenveldertselaan en De Boelelaan.

Maar ook het nieuwe materieel kan volgens sommige geïnterviewden een verbetering in de veiligheid betekenen. Het huidige sneltrammaterieel ‘staat hoog op z’n poten’ door de hoge vloer en kan bij een aanrijding iemand naar voren “werpen” om zo onder de wielen terecht te komen. Ook stellen sommigen dat het zicht van de bestuurders van de sneltram erg slecht is, waardoor fietsers en voetgangers makkelijk over het hoofd worden gezien. Een tram met een lage vloer schijnt echter veel veiliger te zijn: bij een aanrijding wordt iemand door de tram bij de schenen gepakt en vooruit geduwd, zodat het slachtoffer niet daadwerkelijk onder de tram komt.

Stadsregioraad: het besluitvormingsorgaan

Wie is eigenlijk eindverantwoordelijke bij het nemen van een besluit over de Amstelveenlijn? Verschillende betrokkenen geven in interviews aan dat er een complex speelveld van actoren is, vooral als het Zuidasdok wordt meegenomen. Zo dragen gemeenten bij aan de financiën en is de gemeente Amsterdam bijvoorbeeld eigenaar van (een deel van) de infrastructuur en aandeelhouder van vervoerder GVB. In voorgaande paragrafen zijn ook nog andere actoren aan bod gekomen, zoals Rijkswaterstaat, ProRail en het ministerie.

Als er uitsluitend wordt gekeken naar de Amstelveenlijn, dan zijn bijna alle geïnterviewden het erover eens dat de regioraad van de SRA de uiteindelijke beslissing neemt over de ombouw van de Amstelveenlijn.

Verschillende geïnterviewden stellen dat de VVD-fractie binnen de regioraad een goede positie inneemt. Volgens Rik Winsemius (PvdA) is het ‘hele grote contingent’ VVD’ers voor omdat de verantwoordelijk portefeuillehouder Wiebes ook een VVD’er is. Walter Vervenne (VVD) voegt hieraan toe dat de VVD op een gegeven moment ook de grootste fractie wordt, waardoor het een ‘ongelofelijk belangrijke’ stem heeft.

Ook speelt Amsterdam een grote rol in de regioraad. Lex Hendriksen (D66) zegt dat de grootste problemen met betrekking tot het OV in Amsterdam liggen. Hij stelt dat vooral

Amsterdamse leden vinden dat zij een besluit overdoen dat al in de raad is genomen. Remine Alberts (SP) zegt dat veel mensen Amsterdam een ‘grote zeurpiet’ vinden, aangezien deze een groot deel van het budget opslokt. Aan de andere kant is een goeddraaiend Amsterdam dan weer voordelig voor de omgeving. Tessa van Wijnen (GroenLinks) noemt de relatie tussen Amsterdam en de regio ‘altijd wel een beetje gespannen’. Amsterdam levert de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer en is grootaandeelhouder van het GVB. Sommige andere partijen stellen dat er wel degelijk naar Amstelveen wordt geluisterd. Dolf Veenboer (PvdA): “we weten dat als Amsterdam nee zegt of als de Amstelveense gemeenteraad nee zegt, dat het niet door de regioraad kan”. Lex Hendriksen (D66) zegt dat Amstelveen haar invloed in regionaal verband ‘maximeert’. Lex van Drooge (CDA) stelt dat de primaire reden om akkoord te gaan met het besluit, is omdat Amstelveen akkoord gaat. Amsterdam gaat vervolgens ook akkoord. Als Amstelveen echter minder veeleisend is en meer geld op tafel legt met een ander haalbaar alternatief, dan kan de uitkomst volgens Van Drooge ook anders zijn. Amstelveen realiseert zich volgens Van Wijnen (GroenLinks) dat het ‘de kaart niet moet overtroeven’. Wat Amstelveen en de regio wil heeft een centrale rol. “Je kan wel met een wensenlijstje komen: we willen alles behouden, we willen ook een supersnelle metro wat we natuurlijk allemaal willen, die ook nog eens spoorboekloos rijdt. Dan kom je, dan overtroef je dan wel je kaart”. Het niet te veeleisend zijn wordt ook genoemd door haar collega’s Walter Vervenne (VVD) en Lex Hendriksen (D66). Vervenne benadrukt met name het ‘regionale’ aspect van de Amstelveenlijn in combinatie met het Zuidasdokproject.

In deze paragraaf zijn de verschillende verhalen over de uiteindelijke variant aan bod gekomen. De lijnvoering gaat veranderen en de ‘knip’ blijft in de Amstelveenlijn. Ook worden diverse haltes geschrapt, waarover veel te doen is. De veiligheid gaat wel vooruit, al zal de lijn niet zo veilig zijn als een metro. Daarnaast neemt de regioraad van de SRA het uiteindelijke besluit over de ombouw van de Amstelveenlijn. In de diverse verhalen komt naar voren dat er plus- en minpunten zijn. Een voorbeeld is dat het schrappen van een halte rijtijdwinst oplevert, maar dat mensen verder naar hun halte moeten lopen. Sommige politici in Amstelveen geven aan dat de uiteindelijke variant wel lastig is om als ‘verbetering’ aan de bevolking te verkopen. Daarnaast zijn er nog andere verhalen en zorgen over de toekomst, die in de volgende paragraaf aan bod zullen komen.

6.3. De toekomst

Het besluit over de ombouw van de Amstelveenlijn lijkt te zijn genomen, maar tijdens interviews zijn diverse verhalen naar voren gekomen over hoe er naar de toekomst wordt gekeken. Deze paragraaf bevat de belangrijkste verhalen over de toekomst. Daarnaast zijn er ook nog actuele politieke ontwikkelingen die het besluit mogelijk op losse schroeven kunnen zetten.

De overstap op station Zuid zal de aandacht blijven houden van voornamelijk Amstelveense politici, die een goede overstap op de metro willen. Het is al eerder aan bod gekomen dat het wenselijk is dat de lijn zo dicht mogelijk bij de stationsingang stopt, waardoor er een makkelijke overstap ontstaat op de verbinding met de metro. Maar als we verder kijken naar de haltes, zou het enkelen niet verbazen als er nog meer haltes behouden blijven. Het behoud van haltes is in vooral de Amstelveense politiek en onder bewoners een belangrijk punt. Veel van de meer gedetailleerde plannen omtrent de Amstelveenlijn moeten nog worden vastgesteld, wat mogelijkheden zou kunnen bieden.

Het materieel zelf is ook nog een punt van zorgen onder diverse betrokkenen, en Chris Vonk (ROVER) verwacht er zelfs een ‘strijd’ over. Er is onder sommigen argwaan omtrent het bestellen van een nieuw materieeltype, aangezien daar weer de nodige voorzieningen voor moeten worden getroffen. Maar het is bijvoorbeeld mogelijk om twee bestaande Combino-trams met elkaar te koppelen en die te laten rijden: dit is al eerder tijdens proefritten op lijn 26 naar IJburg gebeurd. Dit betekent dat de capaciteit makkelijk kan worden aangepast: een tramstel kan tijdens de daluren worden afgekoppeld. Maar ook wordt er geopperd om langere en bredere Combino-tramstellen te bestellen.

In de nabije toekomst vinden in Amstelveen ook nog twee andere grote projecten plaats, iets waar Amstelveense politici nu al naar uitkijken. Ten eerste wordt een deel van de snelweg A9, die dwars door Amstelveen loopt, verbreed en ondertunneld. Daarnaast wordt het stadscentrum van Amstelveen op de schop genomen. Het project omtrent het stadshart heeft Amstelveen zelf in handen, maar het Rijk voert het A9-project uit. Amstelveense politici willen voorkomen dat de drie projecten tegelijkertijd worden uitgevoerd, omdat Amstelveen anders een grote bouwput is. Het idee is nu om bijvoorbeeld de drie ongelijkvloerse kruisingen naar voren te halen.

De eerste kikkers uit de kruiwagen

In zijn interview geeft Jan Olthof (Dienst Zuidas) aan dat het belangrijk is dat ‘alle kikkers in de kruiwagen’ blijven na het nemen van de besluiten over de Amstelveenlijn en het Zuidasdok. Dror Cohen Rapoport (RAR) stelt in zijn interview van vóór de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2014 dat het op dat moment niet meer zeker is of de PvdA een meerderheid in Amsterdam heeft na de gemeenteraadsverkiezingen, en dat de politieke verhoudingen wel eens anders kunnen gaan liggen, ook voor de Amstelveenlijn.

in juni 2014 opteert het D66-raadslid Bart Vink in een interview in Het Parool toch voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen (Soetenhorst, 2014a; Soetenhorst, 2014b). Hij pleit voor een onderzoek en wordt daarmee gesteund door coalitiepartners SP en VVD. De veiligheid verbetert, de exploitatie van de Noord/Zuidlijn verbetert en Amstelveen behoudt een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centraal. Daarnaast twijfelt hij aan de berekeningen: minder stops en soberdere haltes zouden lagere kosten betekenen. D66 ziet wel iets in een metro op palen, vergelijkbaar met de eerder genoemde visie van Luud Schimmelpennink. Net zoals Schimmelpennink denkt Vink dat het voor de 300 miljoen euro die beschikbaar is gesteld voor de Amstelveenlijn kan. Daarom wil hij geen onomkeerbare besluiten bij de herinrichting van station Zuid: de Amstelveenboog moet nog even blijven.

Vanuit Amsterdam is dus een onderzoek geïnitieerd naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Het metronarratief heeft nu met meer voorstanders de kop opgestoken. Maar wat de uitkomst van dit onderzoek is en wat de gevolgen zijn voor de Amstelveenlijn zal de toekomst moeten uitwijzen. In de volgende paragraaf kijken wij echter niet naar de toekomst, maar worden er reflectieve verhalen verteld over het besluitvormingsproces.

6.4. Reflectie: het nemen van een besluit over de ombouw

Hoewel dit onderzoek een periode dekt van 2007 tot heden, kan worden geconstateerd dat de politieke besluitvorming in deze periode in 2009 is begonnen en in 2013 is geëindigd, als er niet wordt gekeken naar de actuele politieke ontwikkelingen in Amsterdam. Tijdens interviews met betrokkenen is vanzelfsprekend teruggeblikt op diverse zaken. In deze paragraaf komen achtereenvolgens afwegingen bij het nemen van het definitieve besluit,

compromisvorming en oordelen over de besluitvorming aan bod.

6.4.1. Afwegingen bij het nemen van besluiten

In de voorgaande paragrafen en de vorige twee hoofdstukken zijn de verhalen aan bod gekomen over de diverse besluiten die zijn genomen. Maar interessanter, en misschien ook wel belangrijker, wat zijn de afwegingen die betrokkenen hebben gemaakt om akkoord te gaan met het uiteindelijke besluit? Hoewel sommige aspecten al eerder aan bod zijn gekomen, biedt deze paragraaf een goed overzicht van de afwegingen.

Tot hier en niet verder

Voor twee Amstelveense partijen die de vurigste pleitbezorgers van de metro zijn, is één van de afwegingen dat de variant niet verder wordt ‘uitgekleed’: tot hier en niet verder. Tessa van Wijnen (GroenLinks): “Ik vond het zelf als raadslid, vond ik het best wel shocking gewoon. Je hebt in 2010, toen ik aantrad, toen lag er al een metrovariant als voorkeursvariant. Toen zijn we teruggegaan, die hebben we losgelaten als eerste stap. Toen gingen we serieus onderzoeken of een sneltramvariant mogelijk was. Nou, dat is ook niet mogelijk. Toen zijn we gegaan voor eerst nog een andere hoogwaardige tramverbinding. Die was ook niet mogelijk. En nu ligt er dan deze tramverbinding. [...] Het is elke keer lever je in, en je levert in en je levert in.” Lex Hendriksen (D66) sluit zich hierbij aan (Stadsregio Amsterdam, 2013): “We hebben steeds een stapje terug gedaan. En het was tot hier en niet verder wat mij betreft”.

Visie, wensen en de achterban

Bij het maken van een afweging spelen verhalen over de achterban of een visie over de stad een belangrijke rol. Diverse betrokkenen geven aan dat zij kijken naar wat belangrijk is voor hun achterban. Zo geeft Tessa van Wijnen (GroenLinks) aan dat de metro belangrijk is voor forenzen en studenten richting Amsterdam en Joep van Erp (SP) kijkt vooral naar wat alle reizigers willen en naar de toegankelijkheid van het OV. Ook het hebben van een visie is volgens Lex van Drooge (CDA) belangrijk: “Maar zo nu en dan moet je ook eens durven springen en onverantwoord zijn. [...] Maar je had ook nog een visie dat je de stad leefbaar wil houden.” Van Drooge zit vanwege zijn visie in de politiek. Ook wil hij toetsen dat de wethouder gedaan heeft wat van hem verwacht mag worden: “weet je waar je mee bezig bent, snap je de materie, ben je kritisch geweest op je aannemers/adviseurs/etcetera, heb je een visie over waar het naartoe moet?” Als Van Drooge die vragen met ‘ja’ kan beantwoorden, dan

stemt hij in. Ook Walter Vervenne (VVD) zegt dat hij kijkt naar een visie, namelijk een regionale visie. De Amstelveenlijn loopt ook op Amsterdams grondgebied en moet worden ingepast in de Zuidas, waardoor de VVD naar het totaalplaatje kijkt. Vervenne uit in zijn interview bezorgdheid over mederaadsleden in de SRA die iets te veel naar het Amstelveens belang kijken.

Cijfermatige afwegingen

Maar ook de meer cijfermatige en economische argumenten spelen een rol bij de overweging om voor een variant te kiezen. In hoofdstuk 5 is al aan bod gekomen dat de metro een te hoog prijskaartje heeft. Volgens veel politieke partijen speelt de betaalbaarheid daarbij een belangrijke rol. Lex van Drooge (CDA) stelt dat de grote bedragen niet in het ‘denkraam’ van de mensen die daadwerkelijk een besluit moeten nemen, passen. Daarnaast heeft de overheid met het gegeven te maken dat dergelijke besluiten in het openbaar gebeuren: de aannemer weet van tevoren dat er een bepaald budget is, waardoor het niet goedkoper kan. De onderhandelingsruimte is te krap. Hierdoor worden veel te lage bedragen genoemd, waarvan iedereen weet dat het duurder gaat uitvallen. Uit de vergelijking tussen metro en de uiteindelijke variant blijkt echter dat het project juist goedkoper is geworden, waardoor de assumpties tot projecten altijd duurder worden vooralsnog niet opgaat.

Naast financiën spelen andere cijfermatige zaken een rol, voornamelijk vanuit Red Amsterdam en de Amsterdamse SP. Deze twee partijen zijn het actiefst bezig om de lessen van de Noord/Zuidlijn naar voren te brengen. Bij de besluitvorming over de Noord/Zuidlijn zijn te lage kostenramingen, te optimistische reizigersprognoses en geen MKBA (maatschappelijke kostenbatenanalyse) gebruikt. Deze twee partijen maken zich er dan ook hard voor dat het bij de ombouw van de Amstelveenlijn beter gaat.

Daarnaast is voor de SP, Red Amsterdam en in mindere mate de Amsterdamse PvdA de maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) van belang. Bij ingrijpende ruimtelijke projecten worden de voors en tegens tegenover elkaar gezet en wordt gepoogd deze uit te drukken in geld (Rijksoverheid, 2014). Bij de Amstelveenlijn is het meest gebruikte voorbeeld reistijdwinst: de reistijdwinst door het opheffen van haltes en het ongelijkvloers maken van kruisingen wordt afgezet tegenover mensen die een iets langere reistijd hebben doordat hun halte bijvoorbeeld wordt opgeheven. Aan tijd kan vervolgens weer een waarde uitgedrukt in geld, worden gekoppeld.

Algehele afweging

Maar wat wellicht de belangrijkste rol speelt bij een afweging om al dan niet in te stemmen, is of er genoeg belangrijke punten van een actor zijn meegenomen alsmede de hele context. Lex Hendriksen (D66): “bepaalde varianten zijn niet meer haalbaar, en dan ga je je knopen tellen.” Voor Hendriksen zijn dan de afwegingen dat de reistijd niet toeneemt, het niet sneuvelen van haltes en een verbinding van Zuid naar Oost. Maar ook Tessa van Wijnen (GroenLinks) geeft aan hiermee in te stemmen, hoewel niet van harte: dit is de best haalbare variant en uitstel zal waarschijnlijk niks beters opleveren.

Rik Winsemius (PvdA) kijkt wat positiever naar het nemen van een afgewogen besluit. Enerzijds is er een metro die te duur is, en anderzijds betekent de oude situatie dat er niet op een goede manier wordt geïnvesteerd in het OV. Daar tussenin ligt dan een ‘goed voorstel’. “En dat is nou precies het leuke aan volksvertegenwoordiger zijn. Uiteindelijk moet er gewoon een afgewogen besluit worden genomen.” Ook de SP kijkt naar de omstandigheden: er komt een vernieuwd systeem, wat het beste is gelet op de omstandigheden. Ook metrovoorstanders Lex Van Drooge (CDA) en Dolf Veenboer (PvdA) kiezen uiteindelijk voor deze variant: de metro zou het allerbeste zijn, maar daar is gewoon geen geld voor. Bij de uiteindelijke afweging is er een complexe context, met de tunnelveiligheidseisen in de oostbuis, financiën en de inpasbaarheid in de Zuidas.

In deze subparagraaf zijn de vier belangrijkste afwegingen van politici om al dan niet voor de uiteindelijke variant te kiezen verteld. Het niet verder uitkleden van de variant, het hebben van een visie, wensen en luisteren naar de achterban, meer cijfermatige overwegingen en een algehele afweging. Ofwel: dit kan ook worden gezien als het finale proces van sensemaking. Na het begrijpen van het probleem en het stellen van die ‘diagnose’ (Weick e.a., 2005) ligt er uiteindelijk een oplossing waarbij verschillende politici hun eigen redenen hebben om in te stemmen. Maar wordt dit besluit door betrokkenen ook als een compromis gezien?

6.4.2. Overleg en compromis

In de vorige subparagraaf is gekeken naar de verschillende afwegingen die politici hebben gemaakt bij het nemen van een besluit over de ombouw van de Amstelveenlijn. Uiteindelijk heeft een grote meerderheid ook vóór gestemd. In de gemeenteraad van Amstelveen is alleen de SP tegen en heeft een CDA-raadslid zich onthouden van stemming (Georgopoulou, 2013). In zowel de gemeenteraad van Amsterdam als de stadsregioraad heeft alleen Red Amsterdam

teggestemd. Is er dan sprake van een compromis?

Uiteindelijk zijn de meeste betrokkenen het erover eens dat er een compromis is gesloten. In de vorige paragraaf is de context van de hele besluitvorming al aan bod gekomen, die ook in deze paragraaf in het kader van de compromisvorming nog een keer zal worden opgesomd. Uiteindelijk komt, met dit besluit, een groot deel van de verschillende narratieven bij elkaar. Door het uiteindelijk besluit wordt een deel van de problemen met de huidige Amstelveenlijn opgelost: geen storingsgevoelige tram op het metronet, betere doorstroming, het opheffen van minder haltes en meer veiligheid. Maar helemaal in het begin zijn ook de belangrijkste vervoersstromen van en naar Amstelveen aan bod gekomen: richting Amsterdam blijven er verbindingen mogelijk, en Amstelveen heeft een metrolijn tussen station Zuid en het Amstelstation er uit onderhandeld. Maar ook het aspect van geld komt erin terug: er wordt nu in totaal 300 miljoen uitgetrokken, terwijl de metro begroot is op 800 miljoen. Door de nieuwe constructie is het OV ook inpasbaar in de Zuidas, waardoor de A10 kan worden ondertunneld en het station worden verbouwd en uitgebreid. De mate van tevredenheid verschilt echter: de een is tevreden over dit compromis, de ander moet zijn ambitie echter opgeven. Uiteindelijk lijken de verschillende actoren de balans op te maken, en de meerderheid stemt voor. De overwegingen die daarbij zijn gemaakt, zijn in de vorige subparagraaf al aan bod gekomen.

Maar een compromis lijkt in zekere zin ook wel vanzelfsprekend. Slechts twee partijen hebben tegeggestemd. Zelfs de SP heeft in de gemeenteraad en in de regioraad voorgestemd, iets waar Remine Alberts (SP) in haar interview nog steeds verbaasd over is. De belangen zijn volgens Arjan van Rijn (Gemeente Amstelveen) ook niet heel erg verschillend: “want we hebben voor een groot deel dezelfde belangen als Amsterdam en de Stadsregio”. Walter Vervenne (VVD) acht een verdeelde raad in Amstelveen ook onwenselijk: “Omdat wij uiteindelijk allemaal begrijpen dat wij een compromis sluiten. [...] En je moet op een gegeven moment besluiten. En het is natuurlijk heel zwak als je verdeeld, bijvoorbeeld 19 tegen 18, een motie aanneemt. Dan ben je natuurlijk niet geloofwaardig bij de andere partners”. Naast Vervenne is ook het CDA in Amstelveen voor een zo groot mogelijke meerderheid (Georgopoulou, 2013).

Tatjana Stenfert-Kroese (strategisch adviseur SRA): “want er is altijd een compromis met

vele partijen, waarbij je uiteindelijk wil dat niemand verliest. En dat is sowieso het allerleukste en het aller moeilijkste”. Jan Olthof (Dienst Zuidas) voegt hieraan toe dat moet worden voorkomen dat “het betere de vijand van het goede wordt”. Er is een intensief proces van onderhandelen geweest, waarbij niet iedereen zijn zin kan krijgen. Er moet wat Olthof betreft worden voorkomen dat het goede dat is bereikt niet ten onder gaat aan partijen die nog meer wensen op tafel leggen. Bij een compromis moet worden voorkomen dat “kikkers uit de kruiwagen vliegen” en de focus moet op haalbaarheid worden gelegd.

In deze subparagraaf is aan bod gekomen dat er bij het uiteindelijke besluit van de Amstelveenlijn de meerderheid van de betrokkenen vindt dat er een compromis is gesloten. De grote meerderheid van de politici heeft dan ook vóór gestemd. Maar hoe kijken diverse betrokkenen over het geheel aan tegen het besluitvormingsproces?

6.4.3. Oordelen over het besluitvormingsproces

Hoe kijken verschillende betrokkenen naar het besluitvormingsproces omtrent de ombouw van de Amstelveenlijn? Sommige geïnterviewden vinden het ‘vanzelfsprekend’ dat het besluitvormingsproces lang duurt. Bij de besluitvorming hebben daarbij – volgens Remine Alberts (SP) – de lessen van de Noord/Zuidlijn een rol gespeeld. Er zijn meerdere varianten op tafel gekomen, waar ‘redelijk zorgvuldig’ naar is gekeken. Daarbij is de raad niet een bepaalde variant in ‘getrechterd’. Ook de context en complexiteit wordt genoemd: de verschillende partijen en de complexiteit rondom de Zuidas en de Oostbuis. Dolf Veenboer (PvdA): “het is een uiterst ingewikkelde constructie. Alles overziend vind ik dat het eigenlijk goed gegaan is”. Daarbij lijken de meeste Amstelveense politici ook tevreden te zijn over de behandeling in de raad, commissie en speciale werkgroepsessies, waar zij goed zijn ingelicht en zijn ‘meegenomen’ door de verschillende stappen van het besluitvormingsproces. Uiteindelijk heeft bijna iedereen in de regioraad, op Red Amsterdam na, vóór de definitieve variant gestemd, waardoor het volgens Walter Vervenne (VVD) “een bijzonder goed, kwalitatief, hoogstaand democratisch proces” is. Over de regioraad zijn in sommige interviews ook positieve geluiden te horen: dit is het beste besluitvormingsorgaan om besluiten te nemen over dit soort regionale projecten, aangezien Amsterdam en Amstelveen anders zouden gaan ‘kissebissen’ met elkaar. Maar ook gelet op de financiën zijn er positieve punten omtrent de besluitvorming te noemen. PvdA’er Rik Winsemius vindt het knap dat niet automatisch voor de duurste optie is gekozen: “In dit geval zijn we er toch enigszins in

geslaagd om ons te beperken tot wat noodzakelijk is voor een goede verbinding en niet te vervallen in grootse projecten waarbij de hele stad overhoop moet worden gehaald.” De financiële crisis, die ervoor heeft gezorgd dat de metro niet door kan gaan, wordt door sommigen zelfs als voordelig gezien.

Kortom: gelet op de complexiteit van het project en de grote investering die daarmee gemoeid is, is het niet zo erg dat het zo lang heeft geduurd.

Maar er zijn ook kritische geluiden te horen over het besluitvormingsproces. Zo zijn er veel verschillende varianten de revue gepasseerd, wat het er niet overzichtelijker op heeft gemaakt. Dror Cohen Rapoport (RAR): “Het verzandt op een gegeven moment. De trams ontsporen niet, maar het hele project ontspoord op een gegeven moment, omdat het wappert, het waait alle kanten op qua varianten en besluiten. [...] En dan, op het allerlaatste nippertje, komt er weer een partij die zegt: hey, hebben jullie hieraan gedacht?” Diverse geïnterviewden geven aan dat het besluitvormingsproces wel erg lang heeft geduurd. Wellicht had het besluit eerder kunnen worden genomen, vooral toen duidelijk werd dat de metro niet financierbaar was. De langdurige studies en meerdere besluiten worden gehekeld. Daarnaast is niet iedereen even tevreden met het compromis dat bereikt is: zo verliest Amstelveen rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam en wordt er niks gedaan aan een doortrekking door de Noord/Zuidlijntunnel. Maar ook vanuit bewonersperspectief is kritiek: de gebruiker is niet goed gehoord en de SRA wordt verweten de eigen gang te gaan. Ook lijken forenzen ‘heilig’, omdat een snellere verbinding vooral deze groep bevoordeelt. Joep van Erp (SP) hekelt het besluitvormingsproces in Amstelveen: de raad loopt vaak voor op de bewoners, aangezien de raad speciale werkgroepsessies heeft. Maar ook het gebrek aan deskundigheid wordt genoemd door Red Amsterdammer Pitt Treumann: Red Amsterdam heeft als enige verkeersdeskundigen in de partij, terwijl andere partijen en de gemeente dat niet hebben. Ook plaatsen diverse geïnterviewden vraagtekens bij de democratische legitimiteit van de regioraad van de SRA: er zitten afgevaardigden vanuit de verschillende gemeenten in deze regioraad die niet rechtstreeks worden gekozen. Hierdoor ontstaat nog een bestuurslaag, wordt het OV niet goed democratisch gewaarborgd en is voor burgers niet altijd even duidelijk bij wie zij moeten zijn als het om OV-vraagstukken gaat. Sterker nog, de grootste meerderheid van de burgers weet niet eens wat de SRA is.

In deze subparagraaf zijn de uiteindelijke oordelen over het besluitvormingsproces aan bod gekomen. Deze verhalen zijn wisselend. Enerzijds is het een complex iets waarmee veel geld gemoeid is, en de politiek moet een goede keuze maken. Anderen vertellen dat het te lang heeft geduurd, er meerdere keren andere besluiten zijn genomen en dat niet iedereen er goed bij is betrokken.

6.5. Discussie

Met dit hoofdstuk zijn wij eigenlijk gekomen bij het eindstadium van het plot (Czarniawska, 2004:19). Als verteller van een verhaal is het daarbij niet alleen interessant en belangrijk om stil te staan bij de uiteindelijke variant, maar ook bij de beweegredenen van verschillende betrokkenen om al dan niet in te stemmen met deze variant, de compromisvorming, oordelen over de besluitvorming en verhalen over de toekomst. In essentie is dit hoofdstuk ook deels een reflectief hoofdstuk: er wordt teruggeblikt op het hele besluitvormingsproces.

In de tweede paragraaf van dit hoofdstuk heb ik diverse belangrijke thema's die aan bod zijn gekomen tijdens deze fase van de besluitvorming, geordend. Door deze verhalen zo te categoriseren, ben ik als verhalenverteller wederom bezig geweest met sensemaking. De verhalen over de lijnvoering zijn deels positief: er komt iets nieuws, waarbij nog wel moet worden gelet op de overstap op station Zuid. Er is echter wel teleurstelling: de ene partij wil juist een snelle metro, terwijl de ander meent dat de huidige lijnvoering goed is. Echter lijkt het dat het 'blijven' van lijn 5 en de metro tussen station Zuid en het Amstelstation winstpunten voor Amstelveen zijn. Ook het verdwijnen van haltes (in combinatie met de fijnmazigheid) is een belangrijk verhaal in deze casus. Er worden hoe dan ook haltes geschrapt langs de Amstelveenlijn, waarbij rond sommige haltes een hevige (politieke) discussie heeft gewoed. Met name in Amstelveen is de wens voor fijnmazigheid en het verdwijnen van zo min mogelijk haltes een heikel punt. Ook op het gebied van veiligheid zijn er tevreden verhalen doordat er enkele winstpunten zijn behaald, al stellen anderen weer dat een metro nog veiliger is. Al met al zijn de verhalen over de uiteindelijke variant verdeeld: hoewel er in deze fase van de besluitvorming meer partijen zich achter het collective action frame van de uiteindelijke variant lijken te scharen, zijn er wel bezwaren.

Uiteindelijk wordt het definitieve besluit door de regioraad van de SRA genomen. Over de regioraad zijn er diverse verhalen te vertellen: het grote contingent VVD'ers die de wethouder volgen, de grote rol van Amsterdam waar ook de grootste problemen zijn en de mogelijkheid

voor Amstelveen om regionaal invloed uit te oefenen. Hoewel de democratische legitimiteit van de regioraad in twijfel wordt getrokken, lijkt het wel een goede manier om te beslissen over dit soort regionale projecten.

Bij de verhalen over de uiteindelijke variant kunnen vervolgens weer diverse fasen in het analyseren van een verhaal worden onderscheiden (Czarniawska, 2004:41). De variant die tot stand is gekomen bij het Zuidasdokakkoord is de inspraakronde ingegaan, wat kan worden gezien als een 'actie'. De 'uitkomst' is dat er een ander voorstel op tafel komt te liggen. Hierop reageren de hoofdpersonen weer, waarna er een actie wordt genomen in de vorm van het vastleggen van een besluit.

Dit betekent ook dat de gehanteerde strategie verandert van twee hoogwaardige tramlijnen naar een regiotram, lijn 5 en een metroverbinding tussen station Zuid en het Amstelstation. Daarbij is er sprake van de branchmethode van Lindblom (1959). Het lijkt er in zekere zin op dat er hoe dan ook een besluit moet komen, dat het Zuidasdokakkoord niet in gevaar mag brengen. Deze nieuwe variant kan, ten opzichte van de vorige variant, worden gezien als een incrementele verandering: er zijn wijzigingen aangebracht ten opzichte van de vorige strategie. Maar er is ook sprake van het governmental politics model: Amstelveen heeft onderhandeld voor een goede verbinding naar het Amstelstation, waarbij de metro tussen station Zuid en het Amstelstation wordt opgenomen als een verplichte route in de concessie van vervoersbedrijf GVB. Amstelveen levert iets in door het opofferen van directe verbindingen, maar lijkt daarvoor bijvoorbeeld deze metroverbinding terug te krijgen.

Uiteindelijk komt een meerderheid van de betrokken partijen achter de voorkeursvariant te staan, waardoor dit collective action frame dominant is geworden. Er zijn daarbij nog enkele counternarratives aanwezig: Luud Schimmelpennink en onderdelen van de Amsterdamse PvdA willen een metro, Red Amsterdam wil een sneltramvariant door de Noord/Zuidlijntunnel en de Amstelveense SP en ROVER willen de huidige lijnvoering behouden. Bij de stemming in de Amstelveense gemeenteraad stemt alleen de SP tegen, bij de stemming in Amsterdam is alleen Red Amsterdam tegen en in de regioraad stemt alleen Red Amsterdam tegen.

In de tabel hieronder is te zien dat er in 2011 en 2012 nog aan 'weerszijden' van het dominante collective action frame counternarratives en counter collective action frames zijn voor een andere oplossing. Anno 2013 hebben deze counter collective action frames echter

aan invloed ingeleverd en heeft de meerderheid van betrokken politieke actoren zich achter het dominante collective action frame geschaard. Erg veel concurrentie vormen de overgebleven collective action frame dus niet.

Tabel 4: Collective action frames in 2013

Collective action frames 2009		
Metrovoorstanders (dominant)		Metrotegenstanders
Collective action frames 2011 en 2012		
Varianten Noord/Zuidlijntunnel	Voorkeursvariant ('dominant')	Behoud huidige lijnvoering
Collective action frames 2013		
Voorkeursvariant (dominant) <ul style="list-style-type: none"> • Lost problemen op • Kosten baten zijn goed • Visie en belangen achterban • 'Tot hier en niet verder' • Gelet op context beste optie • Compromis 		Overige varianten <ul style="list-style-type: none"> • Behoud huidige lijnvoering, eventueel nieuw materieel (SP Amstelveen, ROVER) • Noord/Zuidlijntunnel zijn nog goede, goedkope opties (delen PvdA Amsterdam, Red Amsterdam)

Gedurende deze drie hoofdstukken zijn er verschillende verhalen naar voren gekomen met betrekking tot de problemen van de Amstelveenlijn en verschillende voorgestelde strategieën. Daarbij is naar voren gekomen dat de verhalen over de problemen van de Amstelveenlijn (in de vorm van sensemaking) niet heel erg verschillen van verhaal tot verhaal, op een enkele uitzondering na. Maar hoe komen verschillende partijen op dit moment tot een collective action frame, in een ultieme sensemakingmoment waarbij er wordt overgegaan tot actie?

De belangrijkste reden waarom dit dominante collective action frame is ontstaan, is omdat er een scala aan afwegingen is gemaakt. Hoewel deze afwegingen eerder in dit hoofdstuk al aan bod zijn gekomen, wordt er in deze paragraaf ook nog even bij stilgestaan. Ten eerste is er

vanuit sommige Amstelveense partijen een houding ontstaan ‘tot hier en niet verder’. Zo geven D66 en GroenLinks in Amstelveen aan dat de variant in de loop der jaren is uitgekleed, en dat er op dat moment een grens wordt gesteld. Ten tweede kijken partijen naar de wensen van hun achterban en dat er een visie is over hoe de stad er in de toekomst uit moet zien. Ten derde spelen er cijfermatige en economische afwegingen: de variant moet betaalbaar zijn en de kosten moeten opwegen tegen de baten. Daarbij kan dus een regiotramvariant de problemen oplossen en ten opzichte van een metro goedkoper zijn. Ten vierde kijken partijen ook naar of er voldoende belangrijke punten zijn meegenomen in het besluit. Enkele partijen geven daarbij ook aan dat de Zuidas een rol speelt bij de overwegingen: er zijn twee projecten die naast elkaar bestaan en voor beiden moet een haalbare variant worden gevonden.

Uiteindelijk is het collective action frame een compromis: voor de meeste, zo niet alle partijen, is er iets in het besluit terug te vinden. Een deel van de problemen wordt door dit besluit opgelost: geen storingsgevoelig materieel, betere doorstroming, het opheffen van minder haltes, meer veiligheid, een redelijke overstap op station Zuid, een goede verbinding naar station Amstel, inpasbaarheid in de Zuidas en een betaalbare variant. De verhalen over hoe tevreden verschillende betrokkenen zijn verschilt echter: de ene noemt het een prima oplossing, terwijl de ander zijn ambities moet opgeven.

De verhalen over het besluitvormingsproces verschillen ook. Sommige geïnterviewden vinden het vanzelfsprekend dat het besluitvormingsproces zo lang duurt, ook omdat het om veel geld gaat, er zijn veel actoren bij betrokken en er is een complexe situatie omtrent de Zuidas en de oostbuis. Daarbij zijn ook de lessen van de Noord/Zuidlijn meegenomen. Maar er is ook kritiek op het besluitvormingsproces; het heeft lang geduurd, bewoners vinden zich niet altijd goed gehoord en er komen telkens weer nieuwe varianten/strategieën naar boven.

Concluderend

In dit hoofdstuk zijn de verschillende verhalen over de uiteindelijke variant in de Amstelveenlijn aan bod gekomen. Belangrijke verhalen gaan over thema's als de lijnvoering, het schrappen van haltes en de veiligheid. Uiteindelijk is er een nieuwe fase van sensemaking ontstaan, waarbij een meerderheid van partijen uiteindelijk tot een dominant collective action frame is gekomen door middel van afwegen en compromissen sluiten. Dit betekent dat er een gezamenlijke betekenis is ontstaan over de oplossing, hoewel de afwegingen en posities die een actor in het verleden heeft ingenomen van elkaar verschillen. Daarmee verschilt ook de

mate van tevredenheid over het compromis.

De jongste ontwikkelingen omtrent de Amstelveenlijn – namelijk dat de Amsterdamse coalitie een nieuw onderzoek wil naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen – speelden eind juni, toen ik bezig was om mijn data te verwerken en nog twee interviews moest afnemen. Daarom is dit opgenomen in een apart stuk over de toekomst van de Amstelveenlijn. De consequenties van deze actie zijn nog niet duidelijk. Wat wel duidelijk is, is dat het dominante collective action frame een grote deuk heeft opgelopen. Wat er verder gaat gebeuren, zal de toekomst moeten uitwijzen. En daarbij zullen er nog heel veel verhalen worden verteld.

Hoofdstuk 7: Conclusie

7.1. Beantwoording van hoofd- en deelvragen

In de casus omtrent de ombouw van de Amstelveenlijn kunnen diverse betrokken actoren worden geïdentificeerd. Allereerst zijn er (gemeente)raadsleden die in hun respectievelijke gemeente of regiораad een besluit mogen nemen. Aangezien dit onderzoek gaat over de politieke besluitvorming, zijn er ook merendeels raadsleden geïnterviewd. Ook enkele wethouders hebben een rol gespeeld, met wellicht Eric Wiebes als de belangrijkste. Maar ook de overheid heeft een belangrijke rol gespeeld: het Projectbureau Amstelveenlijn, de Dienst Zuidas, de gemeenten, stadsdeel Zuid, de SRA, het Rijk en de provincie. Daarnaast zijn er nog diverse belangenbehartigers voor bewoners en reizigers voor het openbaar vervoer, waarvan ik ook enkelen heb kunnen interviewen. Tot slot kunnen andere actoren worden onderscheiden, zoals ProRail, Rijkswaterstaat, het GVB en adviesbureaus. Sommige actoren zijn alleen betrokken bij het Zuidasdok, wat ook belangrijk is omdat eerder is verteld dat de Amstelveenlijn en het Zuidasdok elkaar sterk beïnvloeden.

Deze actoren hebben allemaal ook weer hun eigen narratieven, die kunnen worden gevolgd door de stappen van Czarniawska (2004:41) en sensemaking (Weick e.a., 2005). Als eerste worden er problemen herkend en gecategoriseerd, zoals storingsgevoeligheid van de Amstelveenlijn en de veiligheid. Daarna worden er verhalen verteld over de strategie uit 2009: de metrovariant. Sommigen vinden dat de ideale strategie, anderen vinden dat de huidige lijnvoering goed werkt en dat de metro te duur is. Deze metrostrategie lijkt echter wel rationeel gekozen te zijn: hij is niet alleen vergeleken met bus- en tramvarianten, maar ook met andere metrovarianten.

Vervolgens ontstaat er weer een proces van sensemaking als blijkt dat de metro niet te betalen is. Wat nu? Er worden vijf strategieën gepresenteerd, waarbij de officiële strategie het combineren van de regiotram en de stadstram is. Maar er wordt ook verteld dat het een ‘chaos’ is met varianten en insprekers, en niet iedereen wil de metrostrategie al opgeven. De presentatie van drie andere strategieën – die van de Initiatiefgroep Regiotram 51, de RAR en Luud Schimmelpennink – maakt het veld van strategieën er niet overzichtelijker op. De drie vormen van het maken van een strategie kunnen worden onderscheiden: de rationele vorm om tot een aantal varianten te komen, het branchmodel aangezien geld nu een hele belangrijke rol speelt en het governmental politics model gelet op de verschillende varianten die naar voren

worden gebracht.

Uiteindelijk wordt het dubbelakkoord met het Zuidasdok gepresenteerd, waarbij de Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot twee hoogwaardige trams. De narratieven bij deze strategie verschillen: er is begrip voor het niet doorgaan van de metro en het verdwijnen van de Amstelveenboog, maar er zijn veel sceptische verhalen over het doortrekken van de Amstelveenlijn naar het Leidseplein en het Amstelstation. Ook vertellen veel politici dat het Zuidasdok het dominante project is, terwijl dit door betrokken ambtenaren wordt genuanceerd. Ook hier kunnen de drie vormen voor het maken van een strategie worden geïdentificeerd: het rationeel model om het tot de uiteindelijke variant te ‘trechteren’, het branchmodel omdat geld een belangrijke overweging is en er twee projecten moeten worden gerealiseerd en het governmental politics model gelet op de gevoerde onderhandelingen. In 2013 wordt de definitieve strategie gepresenteerd: lijn 5 ‘blijft’, er komt een regiotram tussen Westwijk en station Zuid en er blijft een tram tussen station Zuid en het Amstelstation rijden. Hierbij zijn twee vormen van strategie te onderscheiden: het branchmodel is van toepassing omdat er een besluit moet worden genomen dat niet ten koste mag gaan van het Zuidasdok en het governmental politics model gelet op de gevoerde onderhandelingen (zoals een metro tussen station Zuid en het Amstelstation). Dit komt erop neer dat er een compromis is bereikt, aangezien er iets in zit waar iedereen zich in kan vinden: betere doorstroming, meer veiligheid, het schrappen van minder haltes en een hoogwaardig en toekomstvast vervoersmiddel. Toch is niet iedereen er even blij mij: haltes verdwijnen, directe verbindingen verdwijnen en forenzen hebben geen metro. Iets wat de Amstelveense politici moeten gaan verkopen aan de bevolking als een ‘verbetering’. Ook de verhalen over het besluitvormingsproces verschillen: enerzijds is het goed dat het lang heeft geduurd omdat het over een complex geheel en over veel geld gaat. Aan de andere kant zijn besluiten veranderd, niet iedereen er even goed bij betrokken en het heeft lang geduurd.

Naast de narratieven die anderen vertellen, heb ik als verhalenverteller ook het woord gevoerd tijdens deze scriptie. Hoewel ik geen stelling inneem, ben ik toch diegene die de hoofdstukken en paragrafen ordent om zo een goedlopend verhaal te maken, waardoor ik ook een sensemaker ben. Dit komt bijvoorbeeld terug in de ordening van problemen, de drie belangrijke begrippen in hoofdstuk 4, het vertellen over de complexiteit omtrent de Zuidas, het aanhalen van belangrijke thema’s in paragraaf 6.2, het vertellen over de afwegingen van politici bij het nemen van het besluit en het interpreteren en ordenen van de collective action frames.

Gedurende dit hele besluitvormingsproces zijn diverse collective action frames geïdentificeerd. Hieronder staan zij nogmaals in een tabel weergegeven.

Tabel 5: Collective action frames

Collective action frames 2009		
Metrovoorstanders (dominant)	Metrotegenstanders	
Collective action frames 2011 en 2012		
Varianten Noord/Zuidlijntunnel	Voorkeursvariant ('dominant')	Behoud huidige lijnvoering
Collective action frames 2013		
Voorkeursvariant (dominant)	Overige varianten	

Er kunnen dus diverse collective action frames worden geïdentificeerd. In het begin is de metrovariant dominant, omdat dat wordt gezien als de ideale oplossing. Dit collective action frame wordt in de twee perioden daarna minder dominant, omdat de meerderheid van de actoren begrijpt dat het te duur is. Daarnaast is er het collective action frame om de huidige lijnvoering te behouden. Dit frame blijft continu aanwezig, maar zal ook nooit dominant worden. Daarnaast zijn er nog andere frames die opkomen in 2011, namelijk die van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen door middel van een metrovariant of sneltramvariant. Maar in 2012 en 2013 is er ook de 'voorkeursvariant' collective action frame: de partijen die het officiële frame dan wel strategie steunen. Gedurende het besluitvormingsproces is er dus een continue concurrentie tussen deze frames, met hun eigen aanhangers die argumenten naar voren brengen waarom hun frame toch wel echt de beste is. Uiteindelijk is er maar één collective action frame dat dominant is geworden. Hoe komt dit? Dit komt ten eerste doordat er door verschillende actoren verschillende afwegingen zijn gemaakt. Zo vinden sommige partijen de uiteindelijke variant 'uitgekleed' genoeg. Maar ook wordt er gekeken naar een visie over de leefbaarheid van de stad en de regio, het meenemen van wensen van verschillende politieke partijen en de bruikbaarheid van de strategie voor hun achterban. Zo kijkt de SP naar toegankelijkheid en de reiziger in het algemeen, terwijl GroenLinks zich focust op forenzen en studenten. Maar ook cijfermatige afwegingen spelen

een rol: kost het niet teveel geld en wegen de kosten op tegen de baten? Opvallend genoeg is dit project alleen maar goedkoper geworden. Daarnaast zijn er algehele afwegingen: partijen kijken of hun wensen zijn meegenomen, naar de financiën en de complexiteit (tunnelveiligheid en inpasbaarheid in de Zuidas). Dit zijn uiteindelijk de belangrijkste afwegingen die hebben geleid tot het compromis in 2013. Hoewel de metro als meest ideale variant wordt gezien, is de huidige variant gelet op de omstandigheden het beste. Dit kan zowel positief als negatief worden gezien: positief omdat er niet zoveel geld is uitgegeven en er toch iets goeds is uitgekomen, negatief omdat de metro beter is. De betekenisgeving uit de verschillende verhalen over dit frame is dus anders. Gelet op de recente gebeurtenissen in Amsterdam is het echter de vraag in hoeverre het dominante collective action frame ook daadwerkelijk dominant zal blijven.

Dus hoe proberen verschillende actoren door het vertellen van verhalen het collective action frame te beïnvloeden? Dit gebeurt eigenlijk op diverse manieren.

Ten eerste zijn er de politici, reizigersorganisaties en bewonersorganisaties. Door middel van het vertellen van hun standpunt of het presenteren van een alternatieve strategie proberen zij beredeneerd zoveel mogelijk voorstanders voor hun collective action frame te werven. Wat daarnaast van belang is, is dat politici hun verhaal en steun voor een collective action frame kunnen veranderen als de omstandigheden plotseling veranderen (zoals onvoldoende financiële middelen); hun verhalen komen echter meer bij elkaar als er een besluit moet worden genomen: uiteindelijk wordt er een afweging gemaakt en een compromis aanvaard. Als de omstandigheden wederom veranderen – zoals het aantreden van een nieuwe coalitie in de gemeente Amsterdam – kan het verhaal veranderen en een dominant collective action frame een deuk oplopen, zoals in 2014 gebeurd is.

Aan de andere kant zijn er onderhandelingen door wethouders en ambtenaren. Hoewel ik de details uiteraard niet weet, lijkt het erop dat er twee belangrijke onderhandelingsarena's zijn, waarbij waarschijnlijk verhalen worden verteld om een strategie te presenteren en zo wellicht een dominant collective action frame te presenteren. Ten eerste moet Amstelveen onderhandelen voor goede verbindingen naar Amsterdam; het is bijvoorbeeld duidelijk dat Amstelveen de metroverbinding tussen station Zuid en het Amstelstation heeft binnengehaald. Maar ook is er onderhandeld tussen de verschillende partijen over het Zuidasdok: daarbij zijn de verhalen over het puzzelen met financiën en de ruimte en de daarbij behorende belangen aan bod gekomen.

Uiteindelijk lijkt het erop dat verhalen worden verteld, posities worden ingenomen en kunnen veranderen door (externe) omstandigheden of het bereiken van een compromis.

7.2. Toevoeging aan de literatuur

Hoewel een casestudy niet of nauwelijks generaliseerbaar is naar een algemene populatie, kan de casestudy over de besluitvorming omtrent de ombouw van de Amstelveenlijn iets toevoegen aan de bestaande literatuur over (infrastructurele) besluitvorming en de gebruikte theoretische concepten.

Ten eerste geeft dit onderzoek duidelijk aan dat het vertellen van verhalen en het gebruik van sensemaking een belangrijke rol speelt bij het begrijpen van problemen, het innemen van posities en het uiteindelijk nemen van een besluit over een infrastructurale casus.

Verschillende actoren identificeren problemen, categoriseren deze en nemen, afhankelijk van de achtergrond van hun partij, een beslissing. Als er genoeg soortgelijke verhalen zijn die tot dezelfde oplossing leiden, dan ontstaat er een dominant collective action frame. Uit het voorbeeld van de Amstelveenlijn is wel naar voren gekomen dat partijen op andere manieren betekenis kunnen geven aan dit collective action frame: de ene partij heeft misschien veel meer moeten toegeven dan de ander, waardoor hier ook voorzichtig mee moet worden omgegaan.

Maar dit onderzoek heeft ook de aanwezigheid vastgesteld van een concept dat niet voorkomt in de literatuur: de aanwezigheid van counter collective action frames. In hoofdstuk 2 is het begrip counternarrative al gekoppeld aan collective action frame, gelet op het feit dat er in de politiek altijd andere verhalen zijn dan alleen het verhaal van de meerderheid. Dit onderzoek toont dus de aanwezigheid aan van counter collective action frames. Dit zijn één of meerdere frames waarvan de aanhangers een andere strategie articuleren of vertellen dan de voorstanders van het dominante collective action frame doen. Als er tot een breed gedragen besluit moet worden gekomen, dan is het doen van concessies en het maken van een compromis essentieel, waardoor de counter collective action frames als het ware worden 'uitgehouden'.

Maar de dominantie van een collective action frame kan al snel onder druk komen te staan door (externe) gebeurtenissen, zoals een financiële crisis of de nieuwste politieke ontwikkelingen in Amsterdam. Het daadwerkelijk gevestigd zijn van een dominant collective action frame blijkt pas als de eerste spade de grond in gaat of het project is voltooid. Het

ontstaan van collective action frames en het beconcurreren van andere frames is dus een dynamisch proces. Overigens is het zeker denkbaar dat deze punten over verhalen, sensemaking en (counter) collective action frames niet alleen toepasbaar zijn bij besluitvorming over infrastructurele projecten, maar ook over andere politiek (gevoelige) beslissingen.

Er is ook sprake van een rommelig besluitvormingsproces en stappen die opnieuw moeten worden genomen (Elverding e.a., 2008; Van Gool e.a., 2010). Tijdens dit onderzoek zijn de vijf stappen van Czarniawska (2004:41) en de sensemakingstappen van Weick e.a. (2005) meerdere malen herhaald. Ook de eerdere genoemde rationele, branch method en governmental politics model zijn meerdere malen aan bod gekomen. Het opnieuw doorlopen van verhalen betekent dat betrokken actoren hun positie telkens opnieuw moeten evalueren bij een dergelijk besluitvormingsproces. De stappen zijn dus niet altijd even mooi en chronologisch, maar kunnen zelfs chaotisch verlopen.

Dit onderzoek betekent ook dat de opvatting van Elverding e.a. (2008) dat bestuurders hun rug recht moeten houden als er een besluit wordt genomen, onder druk komt te staan. Als de bestuurders van Amsterdam, Amstelveen en de SRA in 2009 hun rug recht hadden gehouden, had er een metro moeten komen die het Rijk niet ging financieren, met als gevolg dat de regio zelf een half miljard zou moeten ophoesten. In dit geval lijkt het erop dat het niet rechthouden van de rug vanuit financieel oogpunt erg verstandig is geweest.

De samenwerking tussen het Zuidasdokproject en het Amstelveenlijnproject kan ook nog iets toevoegen aan de literatuur. In tegenstelling tot wat Elverding e.a. (2008) zeggen, lijkt de bestuurlijke drukte in dit geval misschien wel noodzakelijk. Het gaat om een gemeenteeverschrijdende OV-verbinding dat ook nog in het gebied van een ander project loopt, waarbij andere partijen nog belangen hebben. Dit betekent dat er wel bestuurlijke drukte moet ontstaan om een knoop door te kunnen hakken. Ook is in dit geval de creatie van een netwerk van groot belang (Edelenbos en Klijn, 2006; De Heer e.a., 2010): door de realisatie van beide projecten dat zij elkaar nodig hebben en vervolgens actief samen te werken, is er een uiteindelijk besluit gekomen. Dit leert ons dat, als twee projecten raakvlakken hebben, er van begin af aan naar gemeenschappelijke doelen moet worden

gestreefd die haalbaar zijn.

7.3. Aanbevelingen voor onderzoek

Deze thesis kan aanleiding geven tot het verrichten van meer onderzoek.

Ten eerste kan er worden gekeken naar de verhalen die ontstaan als er twee projecten raakvlakken met elkaar hebben. Aan het begin van het onderzoek wist ik wel dat de Zuidas iets met de Amstelveenlijn te maken had, maar gaandeweg werd mij steeds duidelijker dat deze twee projecten elkaar zeer sterk beïnvloeden. Daarover ontstaan ook weer allerlei verhalen. Het zou interessant zijn om de verhalen over twee projecten die raakvlakken met elkaar hebben te analyseren.

Het is al eerder aan bod gekomen in dit onderzoek, maar het is opvallend dat de ombouw van de Amstelveenlijn een project is waarbij de kosten omlaag worden bijgesteld, in plaats van omhoog. Bij de Amstelveenlijn komt dit voornamelijk door de financiële crisis en de daarmee gepaarde bezuinigingen door de overheid, waardoor er een gat van een half miljard euro ontstond. Het zou interessant zijn om te onderzoeken welke factoren bijdragen aan het daadwerkelijk goedkoper worden van een infrastructureel project. De huidige literatuur focust voornamelijk op wat deze projecten juist duurder en trager maakt.

Ook vanuit politiek oogpunt zouden verhalen een interessant(er) onderzoeksonderwerp kunnen zijn. Het is duidelijk dat verhalen een grote rol spelen bij het besluitvormingsproces. Maar wellicht zou er nader kunnen worden gekeken naar de voorspelbaarheid van verhalen. Eerder in deze conclusie is al aan bod gekomen dat verhalen plotseling kunnen veranderen bij (externe) gebeurtenissen of het ontstaan van een collective action frame. Als de verhalen die ontstaan voorspelbaar zijn, kan dat helpen bij het vestigen van een collective action frame. Wat gaan ze vertellen en hoe kan jij een handreiking doen om ze het frame te laten steunen? Dit zou situaties zoals in 2011 en 2012 kunnen voorkomen, waarbij het dominante collective action frame niet erg stabiel was.

Tot slot kunnen de huidige ontwikkelingen omtrent de ombouw van de Amstelveenlijn aanleiding geven tot nader onderzoek. Zoals al is verteld in hoofdstuk 6 wordt er vanuit Amsterdam een nieuw onderzoek geïnitieerd om de Noord/Zuidlijn toch door te trekken naar Amstelveen, waardoor het eerder genomen besluit in 2013 wellicht op losse schroeven komt

te staan. Als er wederom een heel besluitvormingsproces ontstaat over de ombouw van deze lijn, kunnen de narratieven, strategieën en frames wederom worden verteld in een vervolgonderzoek.

7.4. Reflectie

Hoewel er in een masterthesis veel werk zit en het soms even tegen kan zitten, kijk ik met tevredenheid terug op het verrichten van dit onderzoek en het schrijven van dit stuk in een kort tijdsbestek. Mijn interesse in zowel politiek als het OV heeft de ombouw van de Amstelveenlijn tot een interessant en leuk onderzoeksobject gemaakt. Dit onderzoek heeft een reflectief karakter, wat mijns inziens zowel voor- als nadelen heeft. Voordelen daarbij zijn dat een groot deel van de gebeurtenissen al zijn gebeurd, waardoor er al het een en ander qua documentatie en nieuwsberichten is. Ook blikken geïnterviewde betrokkenen terug op wat er de laatste jaren is gebeurd, waardoor zij hun handelingen en beweegredenen wellicht beter hebben kunnen toelichten. Anderzijds is het waarschijnlijk ook makkelijk om verhalen te vertellen over een proces dat op het moment dat er onderzoek wordt verricht gaande is.

Voor dit onderzoek heb ik de term ‘narratieven’ gebruikt als uitgangspunt van mijn theoretische lens, en daaronder begrippen als sensemaking, strategieën en collective action frames gehangen. Aangezien ik vorig jaar een scriptie heb geschreven in de vorm van een discoursanalyse, ging ik bij de analyse aanvankelijk ietwat de mist in door te veel gebruik te maken van officiële bronnen en gemeenteraadsnotulen. Uiteindelijk heb ik de vele interviews gebruikt als basis, en ik hoop dat er een goed verhaal uit is gekomen.

Uiteraard wil ik ook stilstaan bij deze interviews. Ik heb voor een onderzoek nog nooit eerder een dergelijke hoeveelheid aan interviews afgenomen. In combinatie met de zeer snelle behandeling van interviews in het vak Onderzoekslab, was het dus aan het begin even zoeken en onwennig. Uiteindelijk is het wel steeds beter gegaan. Naarmate ik meer interviews heb afgenomen en bekender werd met de casus, kon ik tijdens interviews ook veel meer counternarratives voorleggen aan de geïnterviewde. Uiteindelijk vond ik het afnemen van interviews ook het leukste aan dit onderzoek: het is ontzettend leuk en interessant om te spreken met mensen die betrokken zijn (geweest) bij de besluitvorming en die met veel passie hun verhalen vertellen. Aangezien ik geen voorwoorden bij dit onderzoeken schrijf, wil ik op

deze plek mijn oprechte dank uitspreken voor de tijd die betrokkenen hebben genomen. Ook mijn oprechte bewondering voor de betrokken ambtenaren en (ex-)politici en het werk dat zij verrichten.

Literatuurlijst

- Alderman, N., Ivory, C. McLoughlin, I. & Vaughan, R. (2005). Sense-making as a process within complex service-led projects. *International Journal of Project Management*, 23, 380-385.
- Allison, G. & Zelikow, P. (1999). *Essence of Decision. Exploring the Cuban Missile Crisis*. New York: Longman.
- Amstelveenweb (2011). *BBA is blij met studie alternatieven Amstelveenlijn*. Geraadpleegd op: <http://www.amstelveenweb.com/nieuws-BBA-is-blij-met-studie-alternatieven-Amstelveenl&newsid=152591262> (bezocht op 21/7/2014).
- Amstelveenweb (2011b). *Burgerbelangen is blij met nieuwe richting Amstelveenlijn*. Geraadpleegd op: <http://www.amstelveenweb.com/nieuws-Burgerbelangen-is-blij-met-nieuwe-richting-Amste&newsid=161714325> (bezocht op 21/7/2014).
- AT5 (2013). 'Nieuwe Amstelveenlijn is historische vergissing'. Geraadpleegd op: <https://www.youtube.com/watch?v=N-x3W7i7REg> (bezocht op 18/7/2013).
- Bamberg, M & Andrews, M. (2004). *Considering counter narratives. Narrating, resisting, making sense*. Amsterdam: John Benjamins Publishing.
- Barry, D. & Elmes, M. (1997). Strategy Retold: Toward a Narrative View of Strategic Discourse. *The Academy of Management Review*, 22, 429-452.
- Benford, R.D. & Snow, D.A. (2000). Framing Processes and Social Movements: An Overview and Assessment. *Annual Review of Sociology*, 26, 611-639.
- Berry, G.R. (2001). Making Sense of the Environmental Behavior of Chemical Firms. *Journal of Management Inquiry*, 10, 58-73.
- Boje, D.M. (1991). The Storytelling Organization: A Study of Story Performance in an Office-Supply Firm. *Administrative Science Quarterly*, 36, 106-126.
- Bollinger (2012) *Raadsc commissieverslag, 29 maart 2012, VVL*. Amsterdam: Notuleerservice Nederland.
- Boyce, M.E. (1996). Organizational story and storytelling: a critical review. *Journal of Organizational Change Management*, 9, 5-26.
- Breukelen, S. van (2013) *Verslag van de regionaardssessie verkeer en vervoer. 12 maart 2013*. Amsterdam: Stadsregio Amsterdam.
- Brown, A.D., Stacey, P. & Kandhakumar, J. (2008). Making sense of sensemaking narratives. *Human Relations*, 61, 1035-1062.

- Bruner, J. (1991). *The narrative construction of reality*. *Critical Inquiry*, 1-21. Geraadpleegd op: <http://www.jstor.org/stable/1343711> (bezocht op 28/5/2014).
- Chong, D. & Druckman, J.N. (2007). Framing theory. *Annual Review of Political Science*. 10, 103-126.
- Czarniawska, B. (2004). *Narratives in Social Science Research*. Londen: Sage Publishing.
- DIVV (2007) *Metronetstudie*. Amsterdam: DIVV.
- Edelenbos, J. & Klijn, E.J. (2006). Managing stakeholder involvement in decision making: A comparative analysis of six interactive processes in the Netherlands. *Journal of public administration research and theory*, 16, 417-446.
- Elverding, P. Graeff, J.J. de, Ketting, N.G., Koemai, N.S.J., Scheltema, M.A. & Stadig D.P. (2008) *Sneller en beter, Advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten*. Den Haag: Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten.
- Furnas, G.W. & Russell, D.M. (2005). Making Sense of Sensemaking. In: *CHI'05 extended abstracts on Human factors in computing systems*, 2115-2116.
- Fenton, C & Langley, A. (2008). Strategy as Practice and the Narrative Turn. *Les cahiers de recherché du GéPS*, 32, 1171-1196.
- Georgopoulou, P. (2009) *Verslag van de vergadering van de raad der gemeente Amstelveen. 1 april 2009*. Amstelveen: Gemeente Amstelveen.
- Georgopoulou, P. (2011a) *Besluitenlijst openbare commissievergadering. Raadscommissie voor ruimte, wonen en natuur. 25 oktober 2011*. Amstelveen: Gemeente Amstelveen.
- Georgopoulou, P. (2011b) *Verslag van de raad der gemeente Amstelvee. 9 november 2011*. Amstelveen: Gemeente Amstelveen.
- Georgopoulou, P. (2012) *Verslag van de vergadering van de raad der gemeente Amstelveen. 28 maart 2012*. Amstelveen: Gemeente Amstelveen.
- Georgopoulou, P. (2013) *Verslag van de raad der gemeente Amstelveen, 8 februari 2013*. Amstelveen: Gemeente Amstelveen.
- Gool, P. van, Hakvoort, L., Hollander, E., Janssen-Jansen, L., Klijn, E.H., Koers, N., Kroezen, J., Leuven, W. van, Majoor, S., Priemnus, H., Rauws, W., Roo, G. de, ... Veldhuizen, H. van (2010). *Voorbij de beheersing? Bijdragen aan de stadsontwikkeling in Amsterdam*. Amsterdam: Project Management Bureau Amsterdam.
- Heer, J. de, Berende, M., Duinhoven, H. & Merkus, S. (2010). *Besturen onder druk*.

- Bestuurscultuur en infrastructurele besluitvorming in Nederland*. Amsterdam: Rozenberg Publishers.
- Jørgensen, M. & Phillips, N. (2002). *Discourse analysis as theory and method*. Londen: Sage.
- Kaplan, S. (2008). Framing Contests: Strategy Making Under Uncertainty. *Organization Science*, 19, 729-752.
- Karman, J. (14 december 2012c) *Het kan veiliger, maar ja: dat kost wel wat*. Het Parool, pp, 6.
- Karman, J. (22 september 2012b) *Zo snel geeft deze oude provo de strijd niet op*. Het Parool, pp. 23.
- Karman, J. (6 september 2012a) *Geen steun voor verlengen NZ-lijn*. Het Parool, pp. 15.
- Karman, J. (14 maart 2013b) *En zo is dus niemand tevreden*. Het Parool, pp. 16.
- Karman, J. (9 september 2013a) *Met de Amstelveenlijn wordt het nooit wat*. Het Parool.
- Kaye, B. & Jacobson, D. (1999). True tales and tall tales. *Training and Development*, 53, 44-45.
- Kersten, B. (2012) *Besluitenlijst openbare commissievergadering. Commissie Ruimte, wonen en natuur. 13 maart 2012*. Amstelveen: Gemeente Amstelveen.
- Kornberger, M. (2013). Disciplining the future: on studying the politics of strategy. *Scandinavian Journal of Management*, 29, 104-107.
- Lindblom, C.E. (1954). The Science of "Muddling Through". *Public Administration Review*, 19, 79-88.
- Maitlis, S. & Lawrence, T.B. (2003). Manoeuvres in the Dark: Understanding Failure in Organizational Strategizing. *Journal of Management Studies*, 40, 109-139.
- Merkus, S. (2011). More roads are leading to Rome [or Berlin]: administrators negotiating a collective decision-making frame through story-telling. *Draft paper presented to 6th IPA conference 2011 in Cardiff in panel 29: framing stories, telling frames? Relating interpretivist concepts*.
- Orbuch, T.L. (1997). People's accounts count. The sociology of accounts. *Annual review of sociology*, 23, 455-478.
- Patterson, M. & Monroe, K.R. (1998). Narrative in Political Science. *Annual Review of Political Science*, 1, 315-331.
- Polletta, F. & Ho, M.K. (2006). Frames and their consequences. *The Oxford handbook of contextual political analysis*, 187-209.

- Raadsvergadering (2010b) *Concept raadsnotulen 16 juni 2010*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Raadsvergadering (2013) *Raadsnotulen 13 februari 2013*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- RAR (2014). *RAR stadsregio Amsterdam*. Geraadpleegd op: <http://www.rar-stadsregioamsterdam.nl/nl/p46653a1da378c> (bezoekt op 29/9/2014).
- Rijksoverheid (2014). *Ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling – Wat is een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA)?* Geraadpleegd op: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/vraag-en-antwoord/wat-is-een-maatschappelijke-kosten-batenanalyse-mkba.html> (bezoekt op 19/7/2014)
- Ritchie, J., Lewis, J., McNaughton Nicholis, C. & Ormston, R. (2013). *Qualitative Research Practice. A Guide for Social Science Students and Researchers*. Londen: Sage.
- Shenhav, S.R. (2006). Political Narratives and Political Reality. *International Political Science Review*, 27, 245-262.
- Snowden, D.J. (2000a). The art and science of story or ‘are you sitting uncomfortably’? *Business Information Review*, 17, 147-156.
- Snowden, D.J. (2000b). The art and science of story or ‘are you sitting uncomfortably’? *Business Information Review*, 17, 215-226.
- Soetenhorst, B. (18 juni 2014a) *D66 wil snel NZ-lijn naar Amstelveen*. Het Parool, pp. 1.
- Soetenhorst, B. (18 juni 2014b) *Veilig, vlug en toch voordelig*. Het Parool, pp. 4.
- Sole, D. & Wilson, D.G. (2002). Storytelling in organizations. The power and traps of using stories to share knowledge in organizations. *LIA, Harvard Graduate School of Education*.
- Stadsregio Amsterdam (2007) *Regionaal OV als impuls voor de Metropoolregio Amsterdam. OV-visie 2010-2030 Stadsregio Amsterdam*. Amsterdam: Stadsregio Amsterdam.
- Stadsregio Amsterdam (2013) *Conceptnotulen van de openbare vergadering van de regioraad op 12 maart 2013*. Amsterdam: Stadsregio Amsterdam.
- Stadsregio Amsterdam (2014a). *De taken van de Stadsregio Amsterdam*. Geraadpleegd op: <http://www.stadsregioamsterdam.nl/stadsregio-amsterdam-0/organisatie/taken/> (bezoekt op 28/7/2014).
- Stadsregio Amsterdam (2014b). *De Regioraad*. Geraadpleegd op: <http://www.stadsregioamsterdam.nl/stadsregio-amsterdam-0/organisatie/regioraad/>

- (bezocht op 9/8/2014).
- UrbanRail.Net (2013) *Amsterdam Metro*. Geraadpleegd op:
<http://urbanrail.net/eu/nl/ams/amsterdam-map.gif> (bezocht op 29/7/2014).
- UrbanRail/Net (2014). Geraadpleegd op: <http://urbanrail.net/eu/nl/ams/A20-Westwijk-11.jpg>
(bezocht op 29/7/2014).
- Vaus, D. de (2001). *Research Design In Social Research*. Londen: Sage.
- Verwey, M. (27 september 2012) *Sluit metro naar Amstelveen niet uit*. Het Parool, pp. 30.
- VVD (2009). *Raad: Amstelveenlijn niet op palen*. Geraadpleegd op: http://www.vvd-amstelveen.nl/nieuws_11630/15728/ (bezocht op 14/7/2014).
- Vries, J. de, (2014). The Netherlands and the Polder Model: Questioning the Polder Model Concept. *BMGN-Low Countries Historical Review*, 129, 99-111.
- Weick, K.E., Sutcliffe, K.M. & Obsfeld, D. (2005). Organizing and the Process of Sensemaking. *Organization Science*, 16, 409-421.
- Yin, R.K. (2013). *Case study research. Design and Methods*. Londen: Sage.
- YouTube (2010). *Geen dure metro!*. Geraadpleegd op:
<https://www.youtube.com/watch?v=8zbu5bHZ3Jg> (bezocht op 14/7/2014).