

Aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost,
Postbus 94801
1090 GV Amsterdam

Datum : 20 juli 2011

Betreft : De aangevraagde omgevingsvergunning door Prorail inzake de bouwweg.
Het memo van de stadsdeelwethouder aan de commissie Wonen en Grote Projecten.
Compenserende maatregelen.

Geacht bestuur,

Naar leiding van de vergunningaanvraag van Prorail inzake de bouwweg delen wij u het volgende mee.

In de afgelopen anderhalf jaar dat wij in overleg zijn met Prorail en het stadsdeel Oost hebben onze vragen uitsluitend betrekking gehad over de bouwweg. De noodzaak van het uitbreiden van het treintracé staat niet ter discussie. Wel staat naar de mening van Amstelglorie nog steeds ter discussie of de bouwweg langs het talud van de A10 de enige juiste oplossing is. Vanaf het begin van het overleg is het duidelijk geweest dat voor Prorail en het stadsdeel dit de enige optie was waarover kon worden gesproken. Onze voorstellen voor alternatieven zijn maar onze mening niet serieus onderzocht. Wij zijn van mening dat Prorail maar ook het stadsdeel niet zorgvuldig omgaat met onze belangen en voorstellen. Met name het memo van de stadsdeelwethouder gericht aan de commissie Wonen en Grote Projecten van 11 juli 2011 baart ons zorg.

In het memo schrijft de wethouder onder het kopje "Waarom de bouwweg op deze locatie?" het volgende:

'De Jan Vroegopsingel moet beschermd worden vanwege de natuurlijke en recreatieve waarde. Het bouwverkeer tast de kwaliteit ernstig aan en de weg fungeert als recreatieroute naar het Groengebied Amstelland'.

Bovenstaande lijkt mooi maar de praktijk is anders. In de eerste plaats is de natuurlijke waarde zeer beperkt. In opdracht van het stadsdeel is in het kader van het inmiddels ter ziele gegane project 'De Amstel Verandert' door ecologen van de Dienst Ruimtelijke Ordening een oordeel uitgesproken over deze groenrand inclusief het oeverbos. Hun conclusie een rafelrand met een ecologische waarde van nul komma nul.

De Jan Vroegopsingel wordt al gebruikt voor intensief en zwaar politieverkeer, bouwverkeer inzake het scheidingsstation van de Noord-Zuidlijn en voor andere bouwwerkzaamheden aan de Ouderkerkerdijk die in het verlengde van de Jan Vroegopsingel loopt.

Ten aanzien van verkeersveiligheid hebben wij in 2008 een rapport gestuurd naar het dagelijks bestuur en de raad. In dit rapport hebben wij de veiligheid beschreven op de singel en met name het parkeren. Wij hebben gevraagd om via een herschikking van de parkeerplaatsen waarbij het langsparkeren zou vervallen en hiervoor in de plaats 30 insteekhavens aan te leggen ter rechterzijde van de hoofdingang

van Amstelglorie. Ook voor de bootbewoners die parkeren langs de Ouderkerkerdijk kan eenzelfde operatie worden uit te gevoerd. De volledige wegbreedte kan dan worden gebruikt en auto's en vrachtwagens kunnen dan gemakkelijk passeren. Ondanks toezeggingen van de voormalige voorzitter van het stadsdeel is dit nooit uitgevoerd met als gevolg dat de berm voor een groot deel zijn stuk gereden en flink ingezakt door het toestaan van het vrachtverkeer. De verkeersonveiligheid met name op stuk Ouderkerkerdijk langs Amstelglorie is fors toegenomen. De waarde die het stadsdeel hecht aan een veilige en mooie Jan Vroegopsingel is blijkbaar niet zo groot en met afspraken wordt de hand gelicht. Op grond hiervan lijkt het ons alsnog te overwegen om deze route wel gebruiken als aanvoerroute voor Prorail (het gaat immers maar om 10 vervoersbewegingen per werkdag) en met Prorail af te spreken dat zij bijdragen in de kosten van de aanleg van de insteekhavens voor geparkeerde auto's, het onderhoud van de weg en eventueel herstel van de weg na voltooiing van de bouwwerkzaamheden. Een paar vrachtwagens meer maakt niet uit. Deze optie wordt ook door Prorail wordt ondersteund. De tekst van de wethouder in zijn memo is naar onze mening niet correct.

Onze voorkeur gaat echter uit naar het meest logische alternatief namelijk de route via de A2 richting Ouderkerk. Deze weg is een 60 tonsweg en voldoet aan alle eisen voor zwaar bouwverkeer. Deze weg is destijds aangelegd als bouwweg om de Rozenoordburg te bouwen. De bouwwerkzaamheden voor het treintracé vinden ook aan deze kant van de Rozenoordburg plaats. Er is dus al een bouwweg en wat is er logischer dan deze weg weer opnieuw te gebruiken. Op dit moment is de weg in gebruik als fietspad, waar zeer weinig gebruik van wordt gemaakt. Dat Rijkswaterstaat het "niet wenselijk" vindt om deze weg opnieuw in te zetten voor bouwverkeer is onbegrijpelijk en uit de losse pols geformuleerd. Naar onze mening moet deze optie zorgvuldig worden onderzocht. Het 'niet wenselijk' lijkt ons eenvoudig om te zetten in wenselijk. Of het bouwverkeer nu vanaf de A2 over de geplande bouwweg langs Amstelglorie loopt of over de aansluiting bij Ouderkerk maakt voor de verkeersveiligheid niets uit. Het ecologische en recreatieve aspect op deze weg die pal naast de A2 loopt is zeer ongeloofwaardig. Het opnieuw gebruiken van deze bouwweg is ongetwijfeld de meest veilige, goedkoopste en minst overlastgevende oplossing.

Wij vragen deze bovenstaande oplossingen grondig te onderzoeken en ons te rapporteren aan de hand van door Prorail toegezegde onderzoeksrapporten, voordat een omgevingsvergunning wordt verstrekt.

Nu al vast melden wij dat als uit de onderzoeksrapporten zou blijken dat de voorgestelde bouwweg echt moet worden aangelegd langs het talud, dat er conform de afspraken met Prorail en het stadsdeel Oost compenserende maatregelen moeten komen die in de omgevingsvergunning moeten worden opgenomen.

De compenserende maatregelen betreffen:

- In het besluit inzake de vergunning dient het dagelijks bestuur of de stadsdeelraad onomwonden op te nemen dat de bouwweg wordt verwijderd nadat de spoorburg is aangelegd.
- Er dient een wilgentenen wand van circa 2 meter hoog aangebracht te worden langs de bouwweg met het doel het beperken van het zicht op de bouwweg.
- Elke boom die gekapt wordt moet direct worden herplant op het talud en wel zo dat het zicht op de bouwweg tot het minimum wordt beperkt en het talud wordt verfraaid.
- Bovenstaande geldt ook voor struiken.
- In het geval dat de aanleg en het rijden met vrachtwagens zodanige trillingen veroorzaakt dat er schade aan het park, beschoeiingen, sloten en huisjes plaatsvindt, dient Prorail de schade te vergoeden. In de o metingen die in opdracht van het stadsdeel gaan plaatsvinden dient ook gekeken te worden naar de baggertoe name in de sloten. Blijken zich verzakkingen door trillingen of andere oorzaken voor te doen dan dient Prorail de hele sloot te voorzien van een deugdelijke beschoeiing.

- De toegangshekken naar de bouwweg dienen altijd na werktijd, in de regel 18.00 uur te worden afgesloten.
- De toegangshekken dienen een zodanig formaat en constructie te hebben er niet overheen kan worden geklommen en via de hekken kan worden ingebroken op het park.
- De bouwwegverlichting moet zodanig moet zodanig worden geplaatst dat deze geen lichtoverlast veroorzaakt voor onze bewoners.
- De wegverlichting moet na werktijd altijd worden uitgezet.
- De tijdelijke bouwweg niet gebruikt wordt voor voertuigbewegingen voor het personeelsverkeer.
- De sloten rond de eilanden zowel langs de A2 als de A10 moeten worden verbreed naar minimaal 5 meter. Dit is de standaard maat voor de slootbreedtes op Amstelglorie. Hiervoor moeten een aantal bomen worden gekapt. De populieren die kunnen blijven staan moeten worden gehalveerd. Dit dient onderdeel uit te maken van de aangevraagde kapvergunning voor circa 180 bomen langs de bouwweg.
- Langs deze eilanden, waar onze tuinen zeer dicht tegen de bouwweg en het draaipunt aanliggen, dienen adequate zicht- en geluidsvoorzieningen te worden aangebracht. Ook dienen de beplanting en de bomen voor of achter deze geluidsvoorziening te worden hersteld.
- Tijdens de aanleg van de weg dient wekelijks overleg plaats te hebben met Amstelglorie om de voortgang te bespreken en eventuele complicaties (b.v. als onderdelen van de bouwweg niet conform de vergunning kunnen worden uitgevoerd) die zich voordoen bij de bouwweg te voorzien van een oplossing.
- Uiterlijk twee maanden na ingebruikname van de bouwweg zal er overleg met Amstelglorie plaatsvinden om de rijbewegingen op de weg te evalueren. Het doel van dit overleg is om ervoor te zorgen dat ongewenst gebruik en niet toegestaan gedrag op de bouwweg wordt tegengestaan.
- Voorts dient Amstelglorie een noodnummer te ontvangen van Prorail in geval zich een calamiteit voordoet, de hekken toch niet zijn gesloten, de verlichting toch aan blijft staan e.d.

Wij verzoeken het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost om Prorail deugdelijke rapporten te laten overleggen en tot deze tijd de omgevingsvergunning nog niet te verstrekken. Mocht het dagelijks bestuur toch een besluit nemen dan zien wij graag dat alle hierboven genoemde compenserende maatregelen, voor rekening van Prorail, in de omgevingsvergunning worden opgenomen.

Met vriendelijke groet,

namens bestuur Amstelglorie



Adriaen de Haer
voorzitter
telefoon 06 49400038

c.c. Prorail
Leden van de stadsdeelraad