[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 26 maart 2019 9:11
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: vraag info over vergunningsaanvraag bij dienst metro en tram

Vraag ik na

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Metro en Tram

Gemeente Amsterdam

M[redacted]
[redacted]@amsterdam.nl

Entrada 600, 1114 AA Amsterdam-Duivendrecht

Aanwezig op dinsdag, donderdag & vrijdag

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 26 maart 2019 09:09
Aan: [redacted]
[redacted] info over vergunningsaanvraag bij dienst metro en tram

[redacted]

Van een bewoner vele vragen gekregen, zo ook één over de MET-vergunning:

2. ***Die aanvraag vd vergunning metro en tram – als ik je goed begrijp moet NAC die dus nog indienen. Vraag: maakt de gemeente die aanvraag (net als andere aanvragen) bekend/ hoe wordt de vergunningsaanvraag bekend gemaakt – hoe weten wij dat? En hoe kan ik de achterliggende stukken bij deze vergunningsaanvraag opvragen? Bij de gemeente?***

Kan je mij aangeven wat het antwoord is ?
Wordt de aanvraag of vergunning gepubliceerd en zoja waar ?
Kan een bewoner vervolgens bezwaar maken ergens.... ?

Ik hoor het graag.
Gr[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 15 maart 2019 13:28

Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: vraag info over vergunningsaanvraag bij dienst metro en tram

Dag [redacted]

Zoals [redacted] aangeeft valt deze vergunning niet onder de WABO. De vergunning valt onder de WLS (Wet lokaal spoor) en de dienst Metro en Tram verleent de vergunning in dit kader.
Dienst Metro en Tram is echter een onderdeel van de gemeente dus in die zin zou je kunnen stellen dat de gemeente (of de Vervoerregio Amsterdam) verstrekker van de vergunning is.

Aanvrager van de vergunning is het NAC. De vergunning is, zo heb ik begrepen, nog niet aangevraagd omdat nog een (door de gemeente goedgekeurd) BLVC plan moet worden toegevoegd. Dat plan (betreffende: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) is een indieningsvereiste voor de vergunningaanvraag WLS. De procedure voor het BLVC plan moet dus eerst worden afgerond voordat de WLS vergunning kan worden aangevraagd. Dat wordt binnenkort verwacht.
Ik ga er overigens vanuit dat bij de aanvraag WLS door het NAC, logischerwijs de juiste gegevens m.b.t. constructie en belasting (130 ton i.p.v. 90 ton) worden ingediend.

Ik kan me voorstellen dat e.e.a. de indruk wekt dat er nog niet gestart zou kunnen worden met de uitvoering. Wat betreft de bouw van het monument klopt dit ook. Voorafgaand aan de feitelijke bouw moet er echter veel voorbereidend werk worden uitgevoerd en dat kost veel tijd. Het is in bouwprojecten niet ongebruikelijk dat gestart wordt voordat al alle vergunningen zijn verstrekt. Het is een gefaseerd proces waarin tijd wordt gewonnen door onderdelen (waaronder procedures voor de vergunningverlening) te laten overlappen of in elkaar te schuiven. Het risico op vertraging indien onverhoopt de vergunning voor een zeker onderdeel niet op tijd wordt verstrekt wordt daarbij voor lief genomen. Uiteraard moet er dan wel een positief perspectief zijn op de vergunningverlening. Bij de vergunning WLS is dit het geval. Blijft overeind dat met de bouw van het monument zelf eerst begonnen kan worden nadat ook deze vergunning is verstrekt. De planning voorziet daar uiteraard in.

Ik hoop je hiermee wederom van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Procesmanager Nationaal Holocaust Namenmonument

Projectmanagementbureau
Weesperstraat 432, 1018 DN Amsterdam
Gemeente Amsterdam

M [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 13 maart 2019 13:58
Aan: [redacted]
Onderwerp: vraag info over vergunningsaanvraag bij dienst metro en tram

Ha [redacted]

Ik maak gebruik van je aardige aanbod en leg je als 'verbindingsman' nog een aantal vragen voor.

Op basis van onderstaand mailtje van [redacted]

* Is het zo dat die vergunningsaanvraag die ligt bij Dienst Metro en Tram toch genomen wordt door (of gedelegeerd is aan) de gemeente?

(terzijde daarbij mijn gedachte: Ook al valt deze vergunningsaanvraag niet onder het toetsingskader van de Wabo, toch moet hij in mijn ogen wel gezien worden als direct samenhangend met het hele project / bouwaanvraaag Namenmonument, en in dat licht valt toch wel onder mijn eerder ingestelde en ook nieuwe Wob verzoek)

* Zo ja, zou je mij kunnen vertellen (cq mij willen assisteren) hoe ik ervoor kan zorgen dat de gemeenten mij de vergunningsaanvraag doet toekomen?
* ook ontvang ik daarbij alle beschikbare informatie / achterliggende stukken over de (op handen zijnde? Of inmiddels afgeronde?) besluitvorming
* En dan ook de vraag: is bij die vergunning al betrokken het feit dat er wijzigingen zijn tov van de oorsponkelijke bouwvergunning – in ieder geval dat sprake is van 40 ton meer gewicht aan stal? En als dat nog niet betrokken is, hoe die gegevens dan wel worden betrokken / hoe dat dan verder gaat.

* Zo nee, dwz als besluitvorming tav deze vergunning niet bij de gemeente ligt (cq is gelegd), bij welk bestuursorgaan ligt dan de verantwoordelijkheid voor de beslissing?

Als jij niet veel kan of wil met deze vragen, kan je mij helpen de juiste persoon te vinden?

Veel dank alvast, en groet [redacted]

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 12 maart 2019 09:49
Aan: [redacted]>
CC: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: aanvraag vergunning metro en tram

Beste mevrouw [redacted]

De metrobuis is inderdaad een factor die van belang is bij de uitvoering van de werkzaamheden met betrekking tot het namenmonument maar het is een aparte toestemming die los staat van de omgevingsvergunning en dus ook geen voorwaarde in het kader van de omgevingsvergunning. Het is echter wel een toestemming die nodig is om te kunnen bouwen in de buurt van een metrobuis. De beoordeling hiervan ligt bij de Dienst Metro en Tram.

In een omgevingsvergunning kunnen alleen zaken worden getoetst die vallen onder de WABO (wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Het kan zijn dat een aanvrager naast de omgevingsvergunning ook nog andere privaatrechtelijke- of publiekrechtelijke toestemmingen nodig heeft voor het kunnen uitvoeren van bouwplan, te denken valt bijvoorbeeld aan woningonttrekking, watervergunning, toestemming pand-/grondeigenaar, etc. De vergunning voor het bouwen in de buurt van een metrobuis is ook zo'n toestemming. Wat het precieze toetsingskader is die de Dienst Metro en Tram hanteert is mij niet bekend.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Medewerker Vergunning Maatwerk
Vergunningen, Toezicht en Handhaving Stadsdeel Centrum

Gemeente Amsterdam

T [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl

Amstel 1, 1011 PN Amsterdam
www.amsterdam.nl

Werkdagen: ma t/m do

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

Denkt u aan het milieu voordat u deze e-mail print?

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 11 maart 2019 22:57
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: aanvraag vergunning metro en tram

Beste meneer [redacted]

Ik kom nog even terug op het laatste punt in onze mailwisseling van vandaag
Namelijk:

Op een van de constructietekeningen staat – daar waar een oranje band op getekend is die de veiligheidszone naast de metrotunnel aangeeft- dat daar een aparte vergunning voor nodig is.
Is die speciale vergunning ook afgegeven? Ik kan me niet herinneren die bij de stukken te hebben gezien..? En ook in dat verband: hoe verhoudt dat zich dan met die 40 ton extra gewicht?
Ik heb begrepen dat deze aanvraag loopt bij Metro en Tram maar dat er nog geen besluit op is genomen.

Daarover 3 vragen:
* Ik neem aan dat, juist omdat het om fundering rond de metrobuis gaat, en het een veiligheidszone genoemd wordt, het gewicht van het bouwwerk dat daar gefundeerd moet worden nogal relevant is voor de beoordeling van eea.
Als men nu ruim een jaar bezig is met die vergunning (en dit hele punt onttrekt zich aan het regime dat 'drie weken voor aanvang van de werkzaamheden de aanvrager de technische stukken dient aan te leveren – immers de aanvraag loopt, zegt u). – wat betekent het dat dan voor de (nieuwe) beoordeling van deze vergunning, daar dat de gemeente kennelijk nog niet is geinformeerd is over het feit dat er nogal wat extra gewicht op deze fundering komt te rusten?
* hoe verhoudt deze vergunning zich met de bouwvergunning? Moet die, cf de tekst in de verleende vergunning, ook als voorwaarde gezien worden waaraan voldaan moet zijn alvorens met de bouw kan worden gestart? Oftewel: waar past die in het verhaal?
* en tenslotte: u zegt dat dienst Metro en Tram ermee bezig is – wat voor soort toets ligt ten grondslag aan het besluit deze vergunning wel of niet te verlenen? En welke dienst is verantwoordelijk voor het doen van die toets? Bij welke dienst ligt de bevoegdheid (verantwoordelijkheid?) de vergunning te verlenen (of te weigeren)?

Met excuus voor mijn vasthoudendheid.
Het is ingewikkelde materie voor een leek, en ik probeer, met uw hulp, hier met enige voortvarendheid wijzer in te worden.
Dank dus alvast voor uw antwoord
Met groet, [redacted]

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 11 maart 2019 15:38
Aan: [redacted]
CC: [redacted]@amsterdam.nl>; [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: vraag mbt technische onderbouwing en gewijzigde omstandigheden

Beste mevrouw [redacted]

Naar aanleiding van uw mail het volgende:

De benodigde en ontbrekende stukken moeten uiterlijk 3 weken voor de bouw worden ingeleverd. Zo gaat dat altijd.
Bij de vergunningsaanvraag wordt slechts een constructietoets op hoofdlijnen uitgevoerd. OP basis daarvan wordt een vergunning verleend.
Met de aangeleverde stukken wordt pas een constructietoets in detail gedaan door de constructeur van de gemeente. Het kan voorkomen dat die toets met zich mee brengt dat er wijzigingen moeten worden aangebracht in de voorgestelde constructie.
Bovenstaande klopt.

U vertelde mij dat de gemeente niet is geïnformeerd over het feit dat – zoals het NAC zelf bekend heeft gemaakt - het gewicht van het staal niet 90 ton is, zoals eerder gemeld, maar 130 ton, althans dat u er niet over gehoord had voordat u mijn mailtje van vrijdag jl. Ik vroeg wie bij de gemeente de aangewezen persoon is bij wie alle informatie terecht moet komen, en u zei dat u dat bent. Oftewel: Als de gemeente over deze wijzigingen in het plan geïnformeerd zou zijn geweest, dan zou u degene zijn bij wie de informatie terecht had moeten komen.
Ik heb u aangegeven dat ik inderdaad niet eerder op de hoogte was van de verzwaring, of de gemeente in zijn geheel niet op de hoogte was kan ik niet over oordelen. Zodra er gewijzigde stukken door de aanvrager worden ingediend via het omgevingsloket komen deze inderdaad bij mij terecht.

U stelde dat de vergunning is verleend maar dat inderdaad niet aan alle voorwaarden is voldaan om te kunnen beginnen met bouwen. Daaraan is pas voldaan als de benodigde onderliggende stukken zijn aangeleverd en alles is goedgekeurd door de constructeur van de gemeente.
In de vergunning is onder het kopje 'later aan te leveren gegevens en bescheiden' opgenomen dat drie weken voor aanvang van de betreffende werkzaamheden gegeven en bescheiden moeten worden geleverd met betrekking tot belastingen en belastingcombinaties (sterkte en stabiliteit) en de uiterste grenstoestand van alle (te wijzigen) constructieve delen van het bouwwerk alsmede van het bouwwerk als geheel, voor zover het niet de hoofdlijn van de constructie dan wel het constructieprincipe betreft worden ingediend en worden goedgekeurd. Er kan dus wel worden begonnen met bouwen voor zover dit geen betrekking heeft op deze constructieve aspecten.

Of de 40 ton extra gewicht gevolgen heeft voor de verleende vergunning, namelijk: of de verleende vergunning simpel gewijzigd kan worden (cq of dat beoordeeld zal worden als een wijziging van ondergeschikte aard) dan wel of een nieuwe vergunning zou moeten worden aangevraagd, daarover kunt u pas wat zeggen als u de stukken zijn aangeleverd – zoals gezegd 3 weken voor de voorgenomen bouw. U sprak over de mogelijkheid dat misschien een paar extra palen afdoende zouden zijn. Maar alles te bepalen op grond van de (3 weken voor de beoogde bouw aan te leveren) stukken. Ook op de vraag of eea gevolgen zou kunnen hebben voor de onderliggende metrobuis zei u niets te kunnen zeggen. Ook dat zou moeten blijken.
Of er sprake is van zodanige wijzigingen dat er gevolgen zijn voor ontwerp/vergunning is door mij inderdaad pas te beoordelen als de stukken zijn aangeleverd.

Uw vraag in uw andere mail:
Op een van de constructietekeningen staat – daar waar een oranje band op getekend is die de veiligheidszone naast de metrotunnel aangeeft- dat daar een aparte vergunning voor nodig is.
Is die speciale vergunning ook afgegeven? Ik kan me niet herinneren die bij de stukken te hebben gezien..? En ook in dat verband: hoe verhoudt dat zich dan met die 40 ton extra gewicht?
Ik heb begrepen dat deze aanvraag loopt bij Metro en Tram maar dat er nog geen besluit op is genomen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Medewerker Vergunning Maatwerk
Vergunningen, Toezicht en Handhaving Stadsdeel Centrum

Gemeente Amsterdam

T [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl

Amstel 1, 1011 PN Amsterdam
www.amsterdam.nl

Werkdagen: ma t/m do

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

Denkt u aan het milieu voordat u deze e-mail print?

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.