Van: [redacted]
Aan:
Cc:
Onderwerp: Gesprek vrijdag en vraag tbv flappen verkeersbesluit.
Datum: maandag 4 februari 2019 14:22:39

Beste [redacted],
Ik heb het gesprek van afgelopen vrijdag laten bezinken. In ieder geval denk ik nu te weten wat het verschil van inzicht is.
In 2017 bleek dat de eis van de gemeente om een doorgaande route over de Oosterdokskade naar Kop Dijksgracht niet verenigbaar was met het bouwveiligheidsplan van kavel 5b6. Die route langs de damwand aanleggen, zou los van al dan niet op te lossen andere aspecten, tot gevolge hebben dat de bouw stilgelegd zou moeten worden c.q. niet zou kunnen starten (dat was wat toen aan de orde was). De afweging is toen gemaakt om de voorgestelde omleidingsroutes in het BLVC-plan goed te keuren. Om die situatie niet nodeloos lang te laten duren, en de ontwikkelaar scherp te houden is in de vekeersbesluiten de eis opgenomen dat de ontwikkelaar bij iedere nieuwe bouwfase aantoont of de omleidingen nog wel nodig zijn. M.a.w. in alle situaties waar een nieuw BLVC-plan aan de orde is (wat de basis is voor een te nemen verkeersbesluit. In het BLVC-plan dient onderbouwd te worden of de omleidingen nog nodig zijn. Ook dient de opsteller van het BLVC-plan (de ontwikkelaar) in het proces van opstellen te overleggen met belanghebbenden en verslag te doen van de resultaten daar van. In onze (projectteam) ogen een verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar.
De gemeente (projectteam) moet er op letten dat de ontwikkelaar dat ook daadwerkelijk doet, maar voert dat onderzoek niet zelf uit. Onze afspraak met de ontwikkelaar is dat die dat onderzoek zelf voorbereid inclusief de benodigde afstemming met de bouwinspecteur en evt andere gemeentelijke diensten (zoals waternet) die daar voor nodig zijn. Op basis daarvan kan een goed onderbouwd BLVC-plan opgesteld worden dat de basis is voor de te nemen verkeersbesluiten.
Op- 5 december kregen we in cc een mail van [redacted] (Hannekes Boom) die BPD 'opdracht geeft' om een aantal door hen bedachte alternatieven uit te werken voor routes over de bouwplaats naar de Dijksgracht.
In het volgende coördinatie-overleg heb ik BPD er op gewezen dat ik verwachtte dat ze met de Dijksgracht zouden overleggen en een behoorlijk en onderbouwd antwoord zouden geven op deze voorstellen. BPD bleek nog geen overleg met de mensen van de Dijksgracht te hebben gehad terwijl dit wel de bedoeling is. BPD probeerde het bij de gemeente (projectteam) te leggen om het voorstel van [redacted] te laten onderzoeken, we hebben dat bij ze terug gelegd.
We hebben BPD er op gewezen dat dat hun verantwoordelijkheid is en dat ze, in het kader van de voorbereiding van het BLVC-plan overleg met de belanghebbenden moet voeren en daar ook verslag van moet opnemen in het BLVC-plan (m.a.w. waarom het door [redacted] voorgestelde al dan niet zou kunnen).
Daarna heeft BPD een afspraak met de mensen van de Dijksgracht gemaakt op 20 december om eea alsnog te bespreken. Ze vroegen of de gemeente daarbij kon zijn, omdat, naar hun zeggen, deze groep hun antwoorden nooit accepteert.
Ondertussen kwamen er berichten in Telegraaf en Parool en spraken de mensen van de Dijksgracht in bij gemeenteraad en stadsdeel.
Jullie interventie om op 19 december dat overleg over te nemen van BPD was dus niet in lijn met onze opvatting dat BPD zo snel als mogelijk een goed antwoord moest geven op de voorstellen van [redacted].
In het gesprek begreep ik dat het jullie mening is dat de gemeente (i.c. het projectteam) de voorstellen moet onderzoeken omdat die (althans het stadsdeel) het verkeersbesluit neemt en tevens het overleg met belanghebbenden dient te voeren. Als dat klopt zit daarin het verschil van inzicht
Vraag: Voor het afronden van de flappen en het verkeersbesluit (waar de tijd voor ons begint te dringen) Graag jullie bevestiging van het volgende.
De voorgestelde onderzoeken hebben geen invloed op planning van de aanvraag verkeersbesluiten, beoordeling huidig concept-BLVC-plan, WIOR-vergunning.
Vervolgstap is dat BPD het BLVC-plan aanvult n.a.v. de opmerkingen uit het WIOR-vooroverleg, waarna het, mits akkoord, aan de WWU kan worden voorgelegd voor akkoord. Daarna kan de WIOR

(tijdig) worden afgegeven.
De onderzoeken volgen hun eigen koers (opdrachtformulering, uitvoering, resultaat). Het resultaat van de onderzoeken, als blijkt dat er langzaam verkeersroutes over of naar de bouwplaats mogelijk zijn) kan op enig moment er toe leiden dat het stadsdeel BPD laat weten voornemens te zijn het verkeersbesluit in te trekken. Ze verzoekt vervolgens BPD om een nieuw BLVC-plan en WIOR vergunning aan te vragen waarin die routes opgenomen zijn. Bij een volgende bouwfase dient BPD, onafhankelijk van de onderzoeken (in het geval die dan nog niet afgerond zijn) , aan te tonen dat de huidige langzaam verkeersomleidingen nog steeds nodig zijn.
Overigens kreeg ik vrijdag via [redacted] het bericht binnen dat de Landelijke Richtlijn Bouw en Sloopveiligheid aangepast gaat worden. De regels t.a.v. de bouwveiligheidszone worden nog strenger met als mogelijk gevolg dat er nog meer openbare ruimte/routes (in het algemeen in Amsterdam) uit gebruik zal moeten gaan.
Er is binnen de gemeente (vooral vanuit de Zuidas) een onderzoek gaande naar de impact van deze nieuwe regels. Ik heb kavel5b6 opgegeven als casus om mee te nemen in het onderzoek.
Groet,

[redacted]
Projectmanager Oosterdok/Oosterdokseiland
Gebiedsontwikkeling Zuidelijke IJoevers
Gemeente Amsterdam
[redacted]
[redacted]
[redacted]