

De informatieavond 22 februari 2012

Deze avond is een voorlichtingsbijeenkomst van Rijkswaterstaat (RWS) en de Dienst Ruimtelijke ordening van de Gemeente Amsterdam (DRO). Ook het stadsdeel Zuidoost voegt nog iets aan de informatie toe aan het eind van de avond (ZO).

Die tunnel die komt er, hoe hoog en hoe breed is nog onderwerp van discussie en vooral bezuiniging maar globaal zijn de plannen klaar. Het besluit is een gepasseerd station en de Raad van State heeft alle bezwaren weggestemd en waarborgt daarmee een probleemloze bouw en gebruikperiode.....

Aanwezig zijn projectleider Lammert Postma (RWS) en landschapsarchitect Ruwan Aluvihare (DRO) eveneens aanwezig 20 bewoners, bestuur AGG en Gerard Lont, Emile Jaensch portefeuillehouder (ZO)

Behandeld worden de stand van Zaken medio februari. De bouwfaserings, kruisende wegen en het inrichtingsplan van de gemeente.

Het project Schiphol-Amsterdam-Almere bestaat uit vijf deelprojecten. De planning van deze vijf projecten is als volgt:

- 2012 – 2014: A10-Oost/A1 - Diemen
- 2014 – 2020: A1/A6 Diemen - Almere Havendreef
- 2015 – 2020: A9 Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg)
- 2016 – 2020: A9 Badhoevedorp - Holendrecht
- 2017 – 2020: A6 Almere Havendreef - Almere Buiten Oost

Het 1^e project start in maart en wordt uitgevoerd door een Spaans bouwbedrijf, nadat de Hollanders de Spanjaarden aan het eind van de 80 jarige oorlog in de modder hebben verslagen. Hebben de Spanjaarden nu het laagste ingeschreven op de bouw een weg op de modder, een uitdaging.

Het derde deelproject project omvat de bouw en 25 jaar onderhoud en wordt volgens het Engelse DBFM (Design Build Finance en Maintain) systeem aanbesteed. In oktober vindt de Industry day plaats (de oriëntatie voor de bedrijven) en de aanbesteding start op 1 november 2012. In de zomer van 2014 vindt de gunning plaats en in 2015 wordt gestart met de bouw.

Alle deelprojecten kennen een aparte aanbesteding.

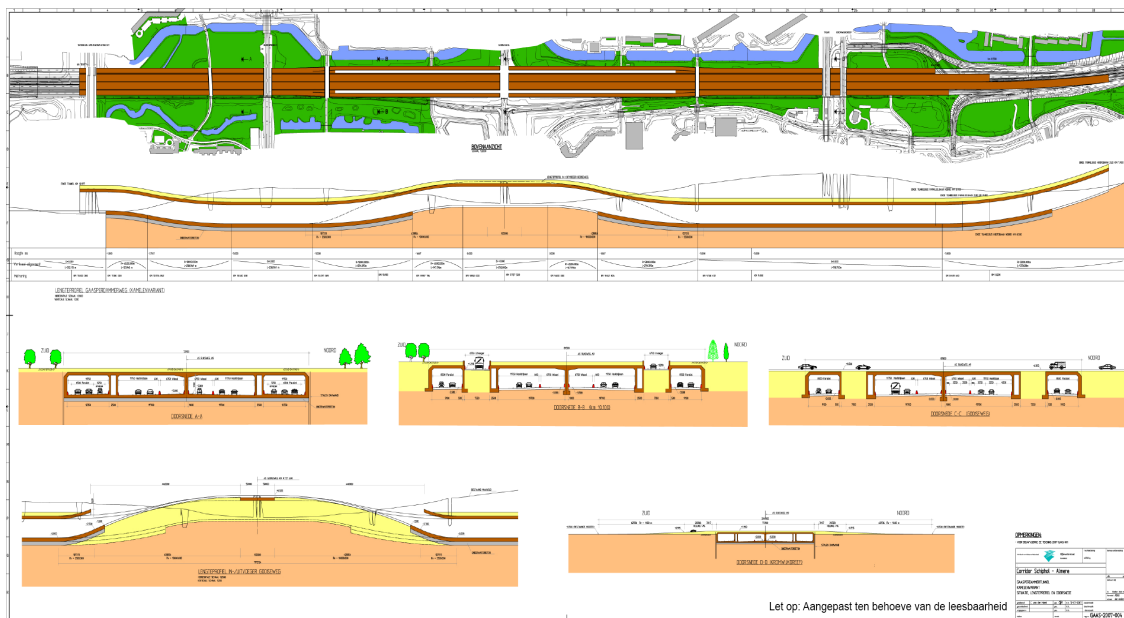
De bouwfasering

Zuidelijke deel is de Holendrecht, Nellestein en Maldenhof kant en het Noordelijke deel is de Bijlmer kant.

De tunnel wordt iets smaller dan het oorspronkelijke ontwerp door 1 wisselstrook in een aparte buis aan te leggen. De aanleg vordert met 50 meter per 4 weken en wordt langzaam gefaseerd uitgevoerd. De kruisende fietspaden komen tijdens de bouw te vervallen maar voor alternatieven wordt gezorgd. Zo zal bij de Huntumdreef een tunnel worden aangelegd tot halverwege de weg zodanig dat de Huntumdreef 1 autobaan behoudt en 1 fietspad wordt aangelegd. Als dat deel klaar is wordt het tunnelstuk met rijweg en fietspad opgeleverd en schuift de tunnelbouw op in oostelijke richting (aangenomen dat de bouw aanvangt van westelijke richting). Dit gebeurt ook bij andere kruisende autowegen zoals de Kromwijkdreef. De noord-zuid verbindingen blijven dus gedurende de gehele bouw gegarandeerd, met uitzondering van enkele weekeinden waarin de bruggen worden geplaatst.

Vier fietspaden verdwijnen tijdens de bouw, maar worden ten westen of oosten aangevuld met tijdelijke fiets/loop verbindingen. Het gaat om het

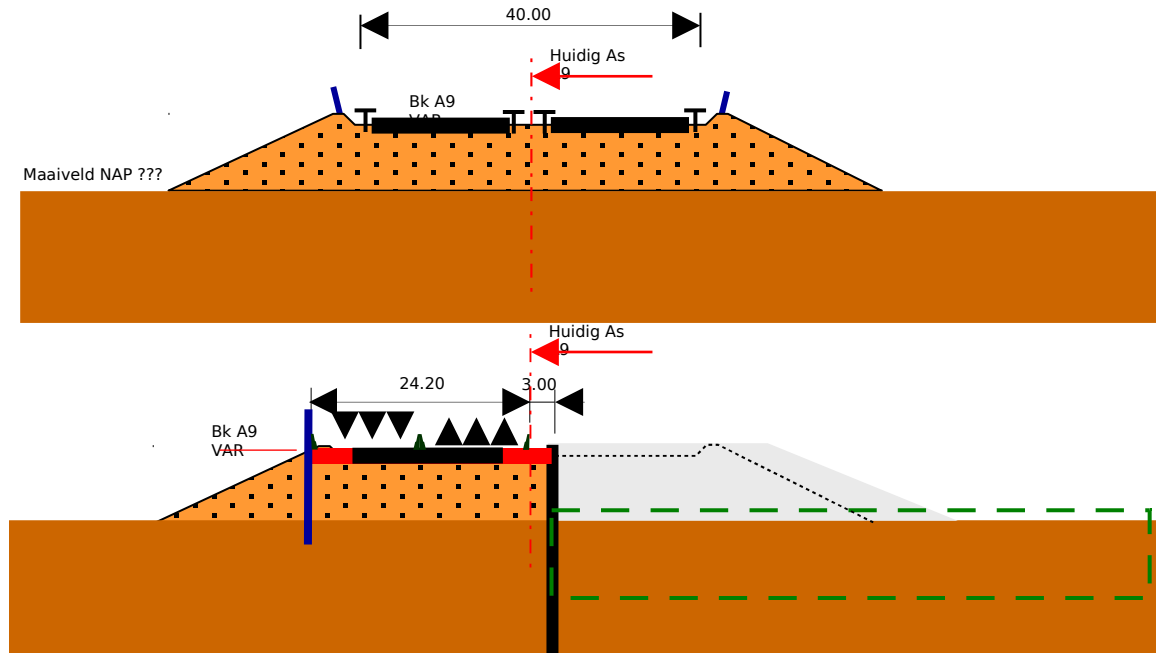
Abcouderpad, Reigersbospad, Kelbergenpad, en Kantershofpad



Voor de bouw van de Gaasperdammertunnel wordt de huidige weg in tweeën gesplitst. Aan de zuidkant komt een tijdelijke verbredening van het talud zodat er drie banen kunnen worden gecreëerd als tijdelijke weg. Na het plaatsen van extra brucelementen (voor alle kruisende wegen behalve de 4 fietspaden) en pas als al het verkeer in zuidelijke richting kan doorgaan wordt er een damwand geslagen tussen het “oude” zuidelijke deel van de weg en het oude noordelijke deel. De damwand zal ook een geluidsscherm opbouw

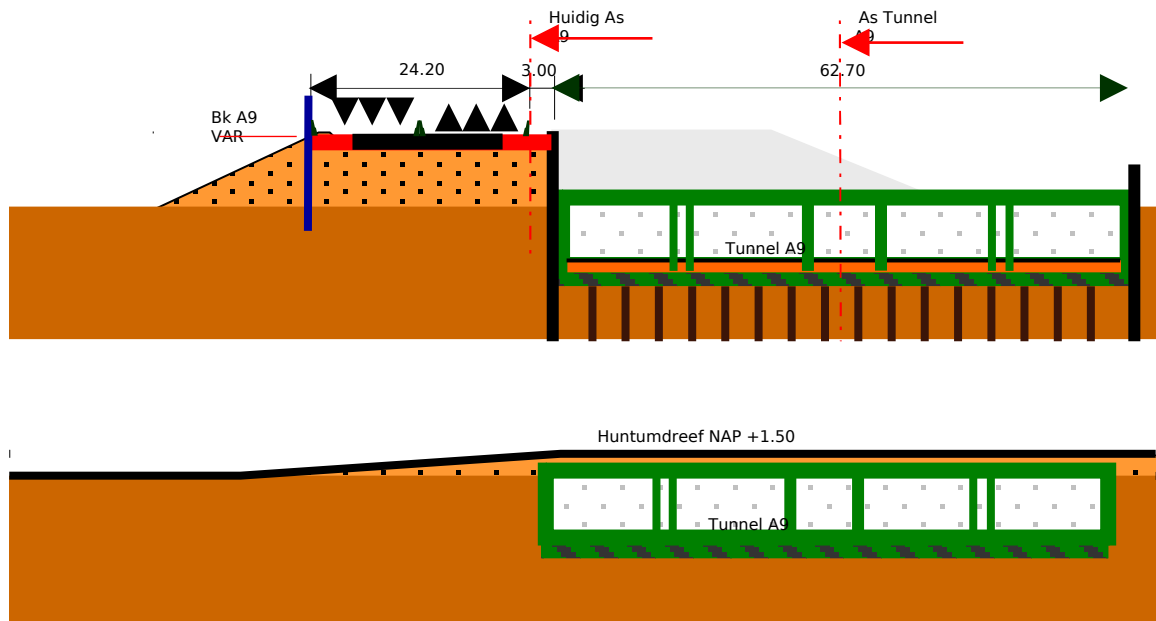
krijgen. Aan de noordkant wordt de oude weg en het talud afgegraven. Hier wordt de tunnel gebouwd.

Van Gaasperdammerweg naar Gaasperdammertunnel



Bouwfase 1: ligging verlegde A9

- Damwand/ geluidscherm plaatsen in berm
- Rijbaan aan weerszijden uitbreiden
- Damwand scheiding terp en bouwput plaatsen
- Terp Noordzijde verwijderen



Tijdens de bouw, zal het tunneltracé zelf zoveel mogelijk worden gebruikt als bouwweg. Het plan is snel te bouwen met zo weinig mogelijk overlast hoewel het laatste niet altijd te vermijden is. Afbraak en heiwerkzaamheden zullen overlast geven en aan- en afvoerende vrachtwagens geven nu eenmaal geluid. Als de tunnel klaar is en in gebruik genomen zullen de tijdelijke wegen worden afgebroken en worden de aan de zuidzijde liggende ecologische terreinen weer in oorspronkelijke staat hersteld ingepast in het nieuw te creëren groengebied op de taluds.

De inrichtingsplannen

Na de afbouw levert RWS de betonnen bak op met 1 meter grondlaag door de DRO ontwerper goedgekeurde grond (i.v.m. het onderdrukken van de groei van o.a. brandnetels) De aanbesteding van de werkzaamheden op het tunneldak en de aansluitende taluds worden aanbesteed in 2012 en de opdracht is park, bomen en groen alsmede paden in de lengterichting om te wandelen, fietsen en voor de ontsluiting voor onderhoudswagens, brandweer, politie en ambulances.

Gekeken wordt of de fietspaden direct op het beton kunnen en dus 1 meter lager dan oorspronkelijk beoogd over de deklaag. (je zou ook kunnen zeggen dat het gevaar bestaat om de tunnel een meter minder diep te maken omdat de heuvel waar de fietsen overheen gaan dan dezelfde hoogte houdt dan het oorspronkelijke ontwerp.)

In de lengterichting komen drie dienstgebouwtjes van rijkswaterstaat en er is ruimte voor horeca, trapveldjes (geen voetbalvelden)

Het totale oppervlak is ongeveer even groot als het Vondelpark. De ontwerper toont diverse schetsen, soms met bebouwing (flats en woningen) en verontschuldigt zich dan voor de “verkeerde keuze”. Grote gebouwen en grote evenementen mogen niet op het tunneldak.

De Fase van het ontwerp en het samenstellen van het wensenpakket is nu nog in overleg met stadsdeel en RWS en vanuit de bewoners is het verzoek gekomen om vooral deze groep er bij te betrekken.

Waterpartijen zijn niet mogelijk maar wel kleine regenafwateringsriviertjes en poelen. Gedacht wordt aan lange laantjes met bomen tot 15 meter en aantrekkelijke planten voor insecten en vleermuizen, zodanig dat uilen en andere vogels een aantrekkelijk foerageergebied vinden. De laantjes of lengtewegen kunnen direct langs de randen worden aangelegd, op de deklaag, op het beton met rand en met een aansluitend of verlaagd talud.

In de zomer van 2014 tot de aanvang van de bouw in 2015 zal de bomenkap van de bomen op het huidige talud moeten plaatsvinden.

Tenslotte heeft Emile Jaensch zijn visie gegeven. Hij heeft verteld dat heel veel partijen met dit project bezig zijn en dat het belangrijk is dat de coördinatie goed verloopt.

Zuidoost is 1 van de 4 kandidaten voor de Floriade 2022. Het tunneldak is hierbij een onderdeel van de Floriade.

Mocht Zuidoost niet worden gekozen (in oktober 2012 wordt dat door de Tuinbouwraad bekend gemaakt) dan ligt er toch een bidboek dat door vele partijen wordt ondersteund (o.a. bedrijven in Bullewijk) zodat gehele of gedeeltelijke uitvoering mogelijk lijkt. De aanwezige bewoners geven aan bij het proces betrokken te willen worden met de mogelijkheid om ook ideeën aan te kunnen dragen.

Het wordt een open planproces. In april 2012 wordt er in Zuidoost een avond voor alle partijen georganiseerd door de procesmanager van de Floriade. De op deze avond aanwezige bewoners zullen hiervoor uitgenodigd worden.

Samenvatting

Het was een heel informatieve avond waarbij is toegezegd dat een aantal Ideeën / opmerkingen van de aanwezige bewoners zullen worden meegenomen zoals:

Een paar maanden voor de uitvoering organiseert RWS voorlichtingsbijeenkomsten voor de omliggende wijken, dan weet men ook in welke richting men begint met de bouw van de tunnel dus of van richting A1 richting A2 (viaduct vanaf de Gaasp richting Holendrecht) of omgekeerd.

Tijdens de bouw niet alleen een klachtennummer beschikbaar stellen maar er ook voor zorgen dat dit nummer 's nachts bereikbaar is.

Visie gemeente over eventuele trapveldjes op het tunneldak: deze geven volgens de bewoners teveel geluidsoverlast (zij spreken uit ervaring).

Voorlichtingsmateriaal/workshops verzorgen voor kinderen om hen ook bij het project te betrekken.

Bewoners moeten betrokken blijven bij de inrichting van het tunneldak.

Gevraagd is o.a. om tijdelijk busvervoer in te zetten indien o.a. het Nellesteinpad is afgesloten

In principe blijven de Kromwijkdreef, de Huntumdreef en de Gooiseweg open (mogelijk komen er tijdelijke afsluitingen).

Gevraagd is om rekening te houden met de privacy van de woningen langs het tunneldak omdat men in de tuinen en de huizen/flats kan kijken (was niet aan gedacht)! Aandachtspunt ook voor Nieuw Kempering.

Groenstrook Tunnelrand langs Nieuw Kempering. N.a.v. de bezwaren van de Belangenvereniging Nieuw Kempering (BNK) is door het Rijk toegezegd dat de huidige “vitrage-beplanting” terug zou komen op de helling van het tunneldak. Hiervan was de ontwerper niet goed op de hoogte. Nu staan er populieren (dit zijn snelgroeïende bomen die zeer hoog worden); het is niet duidelijk wat er voor in de plaats komt. Op de toezeggingen is gewezen. Het tunneldak krijgt een vrij open beplanting (= o.a. vanwege veiligheidsaspect).

Aanwezigen hebben gevraagd om inspraakavonden over het groen met de bewoners, zal worden meegenomen.

Overdracht aan de gemeente betekent ook dat die later kan doen met het groen ook aan de zijkanten wat het wil, dus alle mooie toezeggingen van het Rijk hebben dus geen waarde na de oplevering indien de gemeente Amsterdam iets anders wil doen.

De heer Lammert Postma van Rijkswaterstaat heeft een presentatie gehouden over de bouw van de tunnel en de aanpassingen tijdens de bouwfase (van 2015 t/m 2020).

Bij aanvang van de uitvoering van de verbreding van de huidige Gaasperdammerweg wordt deze voor de helft (aan de noordkant) afgegraven en wordt er (tijdelijk) aan de zuidkant een aantal meters toegevoegd zodat er 2 x 3 rijstroken van in totaal 24,20 meter beschikbaar komen. Dit ruimtebeslag is nodig o.a. vanwege hulp- en nooddiensten.

Tijdens de bouw worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Zo weinig mogelijk verkeershinder op de A9
- Zo weinig mogelijk verkeershinder op de lokale wegen
- Zo kort mogelijke bouwtijd.

De bouw van de tunnel duurt 3,5 jaar en de testfase 1,5 jaar.

De heer Ruwan Aluvihare, landschapsarchitect bij de Dienst Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Amsterdam, heeft vervolgens bij zijn presentatie een visie gegeven over groeninrichtingsplannen op het dak en de taluds van de tunnel. Het gaat om een oppervlakte zo groot als het Vondelpark. Hij vindt het een uitdaging om daar iets heel moois van te maken. Er komt 1 meter grond op het tunneldak en dat is voldoende om redelijk hoge bomen te laten groeien (geen populieren zo als nu op een aantal plaatsen het geval is). Het dak zou een heel mooie wandelpromenade kunnen worden met veel groen en zitmogelijkheden. Het moet voor de veiligheid een open gebied blijven. Ook komt er ruimte voor een fietspad waar tevens nood- en hulpdiensten gebruik van kunnen maken. Er mogen op het dak geen functies komen die veel mensen trekken.

