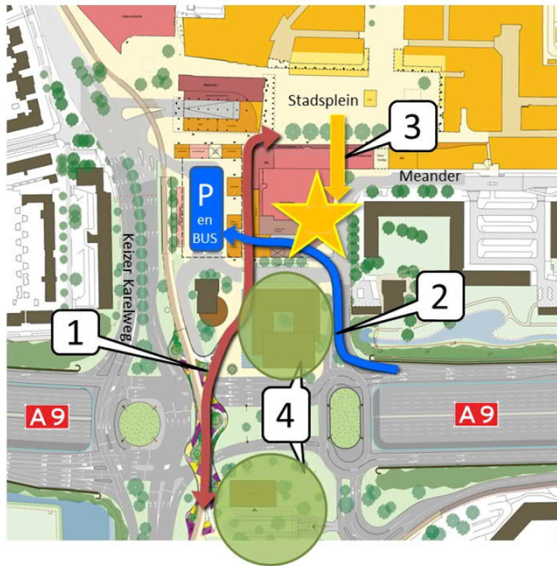




Nota van Beantwoording

Ontvangen reacties en beantwoording van reacties op de

Concept Gebiedsvisie Traverse A9 - Stadshart

Amstelveen, 18 maart 2021



Wijze van beantwoording van de participatieperiode (28 maart – 17 april 2019)

De Nota van Beantwoording (NvB) wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op bestemmingsplannen en voor de beantwoording van participatiereacties op gebiedsvisies en ontwerp-startnotities.

De ingediende reacties worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de reacties die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld.

De ontvangen reacties worden per indiener puntsgewijs behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de ontvangen reactie en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het voorstel met, indien van toepassing, een korte toelichting daarop.

De reacties zijn geanonimiseerd opgenomen.

Indien dezelfde of soortgelijke reacties over een bepaald onderwerp zijn ingediend, wordt verwezen naar het eerder gegeven antwoord.

Na het collegebesluit om de Gebiedsvisie ter vaststelling door te sturen naar de gemeenteraad, ontvangen alle indieners van een reactie deze Nota van Beantwoording.



	Opsomming ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties	eventuele plan-aanpassing
1	Bewoners van een woning Meander laagbouw I, e-mail 10-04-2019 De oorspronkelijke reactie is geformuleerd in het Engels, voor deze Nota van Beantwoording is er voor gekozen de tekst te vertalen naar het Nederlands. De originele Engelse tekst vindt u onder de beantwoording, cursief gedrukt, even als de beantwoording in het Engels. 1. We hebben zorg over de tijdsduur dat het groen bij de Meander wordt gekapt en weer wordt terug geplant vanwege het A9-project. Aangezien deze bomen een belangrijke factor zijn bij onze leefkwaliteit. Svp zo snel mogelijk, zo groot mogelijke bomen terugplaatsen tegenover de Meanderappartementen.	1. De opdrachtnemer die het A9-project in opdracht van Rijkswaterstaat uitvoert heeft het groen verwijderen bij de start van het project, begin 2020. Het project A9 zal gefaseerd worden opgeleverd. Naar verwachting kan het groen in het Meanderpark in 2024 worden herplant. De intentie is om ook grotere bomen te planten.	
	2. Aan het fietsverkeer wordt onvoldoende aandacht besteed in het plan. Het autoverkeer moet worden beperkt. Daarom moeten de parkeerplaatsen langs de Meanderstraat worden verwijderd en worden vervangen door een tweerichtingsfietspad. Veel kinderen en ouderen gebruiken het fietspad. De grote bomen zijn een schat voor de buurt en onvervangbaar. Er moet een nieuw fietspad komen dat geschikt is om het fietsverkeer naar het Busstation en de Bioscoop aan te kunnen.	2. De situatie voor fietsers op de Meander behoeft inderdaad verbetering. De mogelijkheden daarvoor worden echter beperkt als het uitgangspunt wordt gehanteerd dat de bestaande bomen moeten worden gehandhaafd, evenals de laad- en loshavens voor de winkels. Dit zal bij de nadere uitwerking van de visie worden meegenomen.	
	3. We maken ons zorgen over de beschikbaarheid van openbaar vervoerverbindingen tussen het Busstation en Amsterdam (zowel overdag als 's nachts). Om het autoverkeer te beperken is het belangrijk om over goed openbaar vervoer te beschikken. De nieuwe Amstelveenlijn rijdt niet direct het Stadshart is. Het is beter om een sterke busverbinding te hebben om de levendigheid in het Stadshart te bevorderen.	3. Goede openbaar vervoerverbindingen tussen het Stadshart en Amsterdam zijn zeker van belang, zowel overdag als 's nachts. Vanaf het busstation aan de westzijde van het Stadshart streven we naar goede voorzieningen per bus. In aanvulling daarop rijdt vanaf de oostzijde van het Stadshart tramlijn 5 direct naar Amsterdam.	
	4. De nieuwe ingang van de Schouwburggarage conflicteert met het fietsverkeer over de Meander richting busstation. De fietsers komen in de knel. Fietsers die de A9 kruisen op weg naar scholen en naar Amsterdam moeten een probleemloze passage hebben over de	4. Bij deze reactie wordt eraan voorbij gegaan dat de situatie voor fietsers gaat wijzigen. De fietsverbinding naar de Meander loopt via de Bomenbrug, over het Stadsplein en vervolgens door de poort van de Cultuurstrip. Het is voor langzaam verkeer niet	



Meander zonder kruisend autoverkeer van en naar de parkeergarage.	toegestaan om de Traverse A9 over te steken op maaiveld. Er is dus ook geen kruising met het autoverkeer van en naar de Schouwburggarage.	
5. Er is geen aandacht besteed aan het stallen van fietsen. Om te bevorderen dat bezoekers per fiets komen zullen er nieuwe stallingsvoorzieningen moeten komen, bij voorkeur overdekt. De huidige stallingsvoorzieningen zijn nu al te klein.	5. Eens dat er meer en betere stallingsvoorzieningen voor fietsen moeten komen. In de concept gebiedsvisie is een aantal mogelijke overdekte plekken opgenomen die overwogen wordt op de lange termijn. Op korte termijn wordt ook gewerkt aan uitbreiding van het aantal fietsenrekken.	
6. De speelvoorzieningen voor kinderen moeten worden gekoesterd, inclusief de fontein. Het zorgt voor een menselijke, familievriendelijke, omgeving. Dat is wat de stad echt wil.	6. Eens. We willen bij de herinrichting van het plein bekijken of het speelgedeelte uitgebreid kan worden met mooi vormgegeven elementen die uitdagen tot spelen.	
7. Conclusie: de kwaliteit van de ruimte wordt bepaald door het gebruik van de mensen die er wonen. Om een levendig centrum te zijn moeten we de autobereikbaarheid vergeten. We moeten centraal stellen wat belangrijk is voor de mensen die er wonen en die er gaan wonen in de nieuwe appartementen. Alleen zo kunnen we voorkomen dat het een doodse plek wordt.	7. Het Stadshart moet zeker een plek zijn om prettig te wonen, maar niet alleen. Het is ook het centrum van de stad waar alle stedelijke voorzieningen zijn gesitueerd. Het Stadshart is erbij gebaat dat het goed bereikbaar is; ook voor bezoekers per auto. Dat betekent niet dat de auto ruim baan krijgt. Daar waar het kan worden de fietsverbindingen verbeterd. De Thomas Cookstraat aan de zuidzijde van het Stadsplein wordt autovrij zodat het plein beter gebruikt kan worden.	



<u>1</u>	<u>Inhabitants apartment Meander low rise I, e-mail 10-04-2019, original English Text and answers</u> 1. "We have concerns about the length of time that the constructor will remove the trees from the edge of the park since the trees are an important factor in the quality of life for Meander residents that face the park. We would like to include in the construction plan a way to restore the trees as tall as possible and as quickly as possible to the edge of Meander Park facing the Meander apartments." 2. "Bicycle traffic does not seem to have been considered in the planning so far. The idea is to reduce automobile usage. Therefore, the parking spaces along the Meander street need to be removed and they need to be replaced with a two lane bicycle path protected from traffic via a small berm that will keep the automobile traffic away from the bicycles. A lot of children and elderly people use the bicycle path. The tall, older trees in the Meander are a neighborhood treasure that cannot be replaced, therefore, the bicycle path through Meander that will feed into the new Bioscoop, the new areas that will be built near the busstation, as well as the busstation itself, need to anticipate heavy bicycle traffic at all times of day and night." 3. "We have concerns about the availability of public transportation from the busstation into Amsterdam and back during the day and using Nachtbussen. We feel that it is very important to reduce automobile traffic that a strong, available public transport system feed into the Stadshart directly. The new Amstelveenlijn does not go straight into the Stadshart and involves walking distances that prevent some people, elderly and very young, from benefiting from them. It is better to have a strong set of buses travel directly from Amsterdam and the Amstelland into the Stadshart to keep it strong and vibrant, particularly at night." 4. "The traffic entrance from the highway into the parking lot via Meander will be in direct opposition to bicycle traffic down Meander to the Bus station. This will become a problem because it naturally favors autos vs. bicycles and that is a balance that should go the	1. The constructor of the A9 will remove the trees at the start of the A9-project in 2020. The constructor will have time until 2026 to construct the A9. After the transfer of the area, the municipality of Amstelveen will plant the new greenery (as far as possible). The intention is to plant taller trees as well. 2. We are aware that the Meander is not a nice street for bicyclists at the moment. We want to improve the situation. The options are restricted when we respect the trees and the space for expedition traffic of the shops. In the process that follows, we will look in further detail at the Meander and the bicycle routes. 3. It is our aim to preserve good public traffic by bus between the Busstation (in the Westside of the Stadshart) and Amsterdam during day- and night-time. In addition to this the tramline 5 does provide a direct link from the east side of the Stadshart into Amsterdam. 4. The bicycle routes will change after the Bomenbrug (Treebridge) is opened. The main route to the Meander will lead from the Bomenbrug over the Stadsplein and through the gate of the cultural building. There is no	
-----------------	--	---	--



<i>other way. Bicycles moving up and down Meander, particularly after they cross the highway on their way to schools and Amsterdam, need to have guaranteed passage through the Meander without risk of the autos coming in and out of the parking not seeing them or having blind spots that prevent them from viewing oncoming bicycles. This is a problem with the existing plan that needs to be addressed."</i>	<i>bicycle crossing on ground floor with Traverse A9. So there is also no crossing with the cars going into the Parking Garage.</i>	
<i>5. "Bicycle parking for the newly designed Stadshart has not been taken into consideration. New parking areas for bicycles, covered ones will be best, will be needed to encourage people to bicycle to the bioscoop without autos or motors. The fiets meubel currently in the bus station is too small to accommodate the new traffic, and the current fietstalling along the sides of the bibliotheek are too small to handle the current bicycle traffic in the Stadshart. To make the Stadshart area more human-friendly means to make it human-transportation friendly, that means more public transport and less auto support. This is a problem the plan needs to address right away."</i>	<i>5. We agree with you that it is necessary to build new parking areas for bicycles. In the Concept Gebiedsvisie there are some locations we are considering for the placement of parking areas for bicycles in the long term. These include covered ones. We also want to enlarge the number of bicycle stand in the short-term.</i>	
<i>6. The play area in the Stadshart is a neighborhood treasure and should be maintained. This includes the fountain at the top of the Stadshart, where children enjoy the summer running through the water, making the central plein into a human-friendly environment for families, which is what the city really really wants in the end.</i>	<i>6. Agreed, we would even like to expand the play area with nicely design multi-functional elements. This will be considered when we redesign the Stadsplein.</i>	
<i>7. Conclusion: "The serendipity, beauty of the area is due to the usage of the people living around it. For it to continue to be a vibrant center, it needs to forget about auto accessibility and needs to put its sights on what is important for the people living in the new apartments and existing places where individuals live. Only in this way will the Stadshart avoid becoming a dead space."</i>	<i>7. The Stadshart is not only a place to live, but also the centre of the city; the place for the Urban facilities of Amstelveen. It is of utmost importance that the Stadshart is easily accessible for all the visitors, also those coming by car. That does not mean the car is all important. Where possible and useful the bicycle routes will be improved and the Thomas Cookstraat on the south side of the Stadsplein will be freed from car traffic to make better use of the Square.</i>	



2.	<u>Taxiondernemer, e-mail 11-4-2019</u> 1. De huidige standplaats, aan de voorzijde van de schouwborg, zie ik niet meer terug in de plannen en een nieuwe staat ook niet aangegeven.	1. Vanwege het opheffen van de wegverbinding over het Stadsplein zal de taxistandplaats voor de ingang van de Schouwborg komen te vervallen. Er moet nog een alternatieve locatie worden vastgesteld. Hier is nog voldoende tijd voor, aangezien de verbinding via het Stadsplein pas kan vervallen nadat de nieuwe wegverbinding via de Traverse is geopend, omstreeks 2027. Naar verwachting komt de nieuwe standplaats langs de Meander in de nabijheid van de poort in de Cultuurstrip.	
3.	<u>Regelmatige bezoeker van de Cultuurstrip, e-mail 11-4-2019</u> 1. In de stukken staat dat de capaciteit van de schouwborg-parkeergarage momenteel niet volledig benut wordt. En dat dat verandert als de entree van de garage wordt aangepast. Ik denk ook dat gaat helpen, maar ik vind daarnaast het omhoog rijden in de garage zelf ook best lastig. Het zijn krappe bochten, je ziet ook veel strepen op de wanden van autolak, auto's die er tegen aan hebben gezeten. Voor mij is dat de reden om deze garage niet te gebruiken. Kan er daarom naast de entree ook iets aan het de verdere toegang naar de parkeerplekken gedaan worden? Ik denk dat het gebruik dan ook zal stijgen, ik denk dat ik niet de enige ben die deze garage niet aandurft.	1. De garage is eigenlijk te krap voor een prettig gebruik. Bijkomend voordeel van het verplaatsen van de entree is, dat de scherpe bocht halverwege de oprit komt te vervallen. Daar staat op dit moment een pilaar midden in de oprit. Dit is ook de locatie waar de meeste aanrijshades ontstaan. Verruimingen binnen de garage zelf zijn erg lastig door te voeren omdat dat ingrijpende bouwkundige aanpassingen zou vergen.	
4.	<u>Openbaar Vervoerbedrijf, e-mail 15-4-2019</u> 1. Ontwerputgangspunten busstation op basis van minimaal 21 meter ZE voertuigen, ontwerpsnelheid op busstation van 15 km/u en onafhankelijk van elkaar in en uitrijden van de perron vanuit een statische perronindeling (dus niet dynamisch!).	1. Deze ontwerputgangspunten zullen worden aangehouden bij de verdere detaillering van het ontwerp van het busstation.	



2. Blz. 7: Als lijn 356 via de Rijnderslaan gaat rijden, moet deze route qua verkeerscirculatie zeker geen oponthoud geven aan lijn 356, uit verkeersmodellen moet dit blijken, dus wij hebben graag inzage in deze modellen.	2. De route via de Traverse en de Burgemeester Rijnderslaan is veel gestrekter dan de route via de Meander en de Keerpuntweg. Met de beschikbare verkeersmodellen kan worden aangetoond dat deze route vlotter is.	
3. Blz. 8: De af-/aanrijdroutes moeten breed genoeg blijven en de nieuwe situatie mag zeker geen rijtijd kosten (juist sneller als het kan).	3. Dit kan worden onderschreven.	
4. Blz. 18: Busstation sociaal veiliger en lichter maken zodat de verblijfskwaliteit toeneemt is inderdaad hard nodig en dient ook echt uitgevoerd te worden.	4. Eens.	
5. Blz. 19: Het R-net gedeelte overkappen en gevoelsmatig meer betrekken bij het busstation onder de P-garage.	5. Eens.	
6. Blz. 19: De capaciteit mag nooit verminderen (na ingebruikname Amsteltram Uithoorn, blijft een deel van deze bussen omdat er Amstelveners met de bus zullen blijven reizen, ook is er een groei-doelstelling van 50% reizigersgroei, dus meer en grotere bussen), het midden perron mag wel iets smaller (zolang er gekeerd kan blijven worden rondom het middenperron). Het R-net perron mag aan weerszijden een lang perron zijn (zoals nu aan de zuidkant, daar is ruimte mee te winnen. Het aantal (aankomst-/vertrekperrons mag niet afnemen.	6. Het ontwerp zoals gepresenteerd is in de Concept Gebiedsvisie ging uit van een vermindering van het aantal bussen tussen Uithoorn en Amsterdam v.v. als gevolg van de invoering van de Uithoornlijn. Nu de vervoerder van mening is dat de capaciteit van het busstation niet zal en mag verminderen, zal rekening worden gehouden met de vermelde ontwerpuitgangspunten van de vervoerder. Het aantal halteplaatsen op het Busstation in verruimd ten opzichte van het plan in de Concept Gebiedsvisie uit maart 2019.	De tekening van het busstation is aangepast



5.	<u>Bewoners van een woning Ouderkerkerlaan, e-mail 15-4-2019</u> 1. Enige malen hebben wij ons laten horen op de uitnodigingen voor de informatie avonden omtrent verbouw A9 en bestemmingsplan rondom deze. We hebben toen aangegeven dat ons blok Ouderkerkerlaan 69,70,71,72, alles tegen heeft qua: • verbouw KMPG, parkeerterrein te gebruiken voor opslag van bouwmaterialen, bebouwing. • A9, geen overkapping in onze zone. • omleggen weg Burgemeester Rijnderslaan dichtert tegen onze woningen met busdiensten die daarover geleid worden. • tram renovatie, iets verderop in de straat. • commercieel gebouw achter ons huis op parkeerterrein KPMG. Op de informatiebijeenkomsten kregen wij keer op keer te horen van de vertegenwoordigers van de Gemeente dat alle bewoners rondom A 9 erop vooruit zouden gaan. Wanneer u naar de punten hierboven kijkt, krijgen wij het behoorlijk te voortduren en hebben wij nergens iets gelezen of gehoord wat ten voordele van onze situatie kan zijn. Wij krijgen ook jarenlang te maken met verbouwingen die gigantisch zijn.	. 1. Op de informatiebijeenkomsten hebben de gemeentelijke vertegenwoordigers alleen uitgedragen dat alle bewoners er qua geluidhinder op vooruit zullen gaan. Niet ontkend wordt dat er sprake is van ontwikkelingen die nadelig uitwerken op het woongenot van bewoners aan de Ouderkerkerlaan. Aan bouwoverlast vanwege de transformatie van het leegstaande KPMG-kantoor en de verbreding van de A9 valt niet te ontkomen. Tussen de beide overkappingen van de A9 Traverse en Meander kan de A9 niet worden overkapt.	
----	--	--	--



2. Er dreigt een bouwvolume te gaan verrijzen achter de huizen Ouderkerkerlaan 69,70,71,72; een stepping stone. Bij het woord stepping stone krijgen wij het gevoel dat de Gemeente ons niet direct wil vertellen dat het een commercieel gebouw gaat worden. Er zijn blokken getekend met maar liefst 7, 6, 5 woonlagen. Het zal natuurlijk voor de gemeente veel geld in het laatje brengen maar het brengt de bewoners niets dan alleen hinder. Daarbij geeft de gemeente aan dat dit gebouw een afscherming is tussen Ouderkerkerlaan en A9. U zegt daarmee dat er toch iets gedaan moet worden tegen het geluidsoverlast/zicht wat ons blok gaat ondervinden van de niet overkapte A9 achter ons huis en de weg er dicht achter. We hebben het dan nog niet gehad over de waardevermindering van ons huis met een uitzicht op een eventueel meer-lagen gebouw.	2. De intentie uit de Concept Gebiedsvisie is inderdaad om enkele woongebouwen te positioneren tussen de Traverse en de woningen aan de Ouderkerkerlaan. Naar onze mening kan dit op een stedenbouwkundig verantwoorde wijze. Dit plan is niet ingegeven vanuit financieel oogmerk, maar vanuit de wens om de barrièrewerking van de A9 te verminderen en Amstelveen Noord en Zuid beter met elkaar te verbinden. De tekeningen zijn indicatief. De omvang en de hoogte van de bebouwing is nog niet bekend. Te zijner tijd zal hiervoor een Ontwerp Startnotitie worden opgesteld en ter visie gelegd. Indien sprake is van aantoonbare waardevermindering kan een beroep worden gedaan op de Wettelijke Planschaderegeling.	In de tekst is toegevoegd dat de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing moet passen bij de schaal van de woningen aan de Ouderkerkerlaan
3. Gezien de tekeningen lijken de vlakken groot maar alles is niet op schaal getekend. Dat blijkt uit de beelden van het lineaire parkje.	3. Het stedenbouwkundig bureau dat de tekeningen heeft gemaakt is van mening dat de tekeningen wel op schaal zijn.	
4. Achter ons huis ligt een klein smal drassig groenstrookje waar je niet eens met twee personen kunt lopen. Dit wordt als een parkje omschreven. Ieder jaar verdwijnen er meer en meer bomen waardoor dit geen groenstrook meer genoemd kan worden. De foto die erbij geplaatst is, misleidend, want die is niet van achter onze huizen.	4. De foto in de Concept Gebiedsvisie is gemaakt verderop in de groenzone tussen het gebouw De Bovenlanden en de Ouderkerkerlaan. Dit is het referentiebeeld ofwel het streefbeeld als de groenstrook wordt doorgezet richting de Keizer Karelweg. Vanwege de leegstand van het voormalige KPMG-kantoor pleegt de eigenaar van het pand niet of nauwelijks onderhoud aan de groenstrook. Bomen die dreigen om te vallen worden gekapt zonder nieuwe te plaatsen. De intentie van de nieuwe eigenaar is om de het groen en het sprokkelpad beter te onderhouden nadat de leegstand is opgeheven.	



5. Destijds, is er een vreselijk duur muurtje achter onze huizen gebouwd. Deze zou afdoende moeten zijn om ons af te schermen tegen het geluid afkomstig van de A9. Een Farce. Het muurtje was totaal niet doeltreffend. Als uw argument is dat dit strookje verbreed gaat worden, dan zal voor de stepping stone niet eens ruimte zijn.	5. Het muurtje moest destijds worden gebouwd om de geluidhinder van de Burgemeester Rijnderslaan af te schermen en niet vanwege het geluid van de A9. Er bestaat geen voornemen om het muurtje te verwijderen. Veel bewoners pleiten voor handhaving ervan.	
6. Conclusie: wij willen erop wijzen dat u aan ons huizenblok en leefomgeving totaal voorbij bent gegaan. Wij willen graag van u het volgende weten: a. Kunt u ons uitleggen wat u voor ons betekent met betrekking tot lastenvermindering, bouwoverlast bovengenoemde punten. b. Kunt u ons uitleggen waarom wij niet meedelen in de slogan, dat iedereen er op vooruit gaat. c. Kunt u ons uitleggen hoe het komt dat ineens een tekening van een gebouw verrijst achter ons huis. d. Kunt u ons uitleggen waarom u tekeningen op het web zet die niet in verhouding zijn met de werkelijkheid. e. Wij als bewoners voelen ons totaal niet gehoord door de Gemeente. Zeker niet op de informatieavonden. Je wordt al snel verwezen naar de mail. f. Wij willen van u uitleg en feedback dan wel inspraak.	6. Wij hechten veel waarde aan het historische beeld van de Ouderkerkerlaan met karakteristieke lintbebouwing. Naar onze mening zijn er kansen om de ruimtelijke structuur rondom de Traverse te verbeteren zonder dat dit leidt tot een onverantwoorde situatie voor de woningen aan de Ouderkerkerlaan. Eén van de kansen is het vormgeven van een mooie groenzone tussen de bestaande en nieuwe woningen. a. Zie punt 1. b. Zie punt 1. c. De tekening is onderdeel van de Concept Gebiedsvisie met als doel het gebied rondom de Traverse een nieuwe invulling te geven die recht doet aan de gemeentelijke wens om de barrièrewerking van de A9 te verminderen en Amstelveen Noord en Zuid beter met elkaar te verbinden. d. Zie punt 2. e. De gemeente heeft tijdens meerdere informatieavonden over de A9 en het Stadshart kennis genomen van de wensen van de bewoners van de Ouderkerkerlaan. Naast de onderhavige participatiefase kan gewezen worden op de participatie in de volgende planfase, nadat een Ontwerp Startnotitie is opgesteld. In het kader van de omgevingsvergunning zal uiteraard sprake zijn van wettelijke inspraak.	



6.	<u>Bewoners van een woning Ouderkerkerlaan, e-mail 16 -4-2019</u>		
	1. Er wordt achter onze woning een gebouw geprojecteerd van vijf verdiepingen hoog. In de huidige situatie wordt onze achtertuin begrensd door een sloot met daarachter een 'vlindertuin'. Deze tuin is middels een meer dan manshoge muur afgescheiden van de Burgemeester Rijnderslaan. Door enkele bomen in deze vlindertuin en door de bomen aan de noordkant van de Burgemeester Rijnderslaan heb je het idee dat je in het groen woont. Bij de koop van ons huis in 2017 speelden privacy in de achtertuin en een groene omgeving een hele grote rol. We hebben destijds ook bewust gekozen om de stad Amsterdam te verlaten voor de dorpse sfeer van de Ouderkerkerlaan. De groene 'wand' verdwijnt al deels door de verbreding van de A9, maar de tekeningen van de nieuwe situatie van de verbrede A9 met overkappingen gaven ons het idee dat de overkapping grotendeels groen zou blijven en dat de privacy behouden zou blijven. Echter, in de gebiedsvisie wordt gesproken van een gebouw van 5 verdiepingen dat vlak achter de vlindertuin zou moeten komen. Door de projectering van een ten minste 15 meter hoog gebouw op 65 meter afstand van ons huis gaat onze privacy en het uitzicht op het groen verloren. Wij willen graag in een groene omgeving blijven wonen met privacy, zonder dat er recht achter ons huis een dergelijk hoog gebouw wordt geplaatst. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de huidige gebiedsvisie en zouden bebouwing van maximaal 2 lagen hoog en verder weggeplaatst van onze achtertuin acceptabel vinden.	1. Wij hechten veel waarde aan het historische beeld van de Ouderkerkerlaan met karakteristieke lintbebouwing. Naar onze mening zijn er kansen om de ruimtelijke structuur rondom de Traverse te verbeteren zonder dat dit leidt tot een onverantwoorde situatie omtrent privacy of uitzicht voor de woningen aan de Ouderkerkerlaan. Er komt veel ruimte vrij door het wegvallen van de huidige toe- en afritten van de A9 die een nieuwe invulling kan krijgen. Eén van de kansen is het vormgeven van een mooie groenzone tussen de bestaande en de nieuwe woningen. De tekeningen zijn indicatief. De omvang en de hoogte van de bebouwing is nog niet bekend. Te zijner tijd zal hiervoor een Ontwerp Startnotitie worden opgesteld en ter visie gelegd.	In de tekst is toegevoegd dat de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing moet passen bij de schaal van de woningen aan de Ouderkerkerlaan
	2. Wij willen de huidige muur die de vlindertuin afscheidt van de Burgemeester Rijnderslaan behouden voor natuurbehoud en privacy.	2. Zie reactie 5 punt 5.	
	3. Daarnaast is ook een voetpad geprojecteerd door de vlindertuin wat een verdere aantasting op onze privacy zou zijn.	3. De wens bestaat om de groenstrook met sprokkelpad tussen het oude KPMG-kantoor en de woningen aan de Ouderkerkerlaan, door te trekken naar de Keizer Karelweg en te verbinden met de Bomenbrug. De vormgeving en inrichting van de groenzone zal te zijner tijd in overleg met de omwonenden plaatsvinden.	



	4. Met de komst van dat gebouw zou niet alleen de dorpsse sfeer verloren gaan, maar ook de waarde van ons huis dalen. Mocht het op termijn toch doorgaan dan zullen wij een verzoek tot planschade overwegen.	4. Indien sprake is van aantoonbare waardevermindering kan een beroep worden gedaan op de Wettelijke Planschaderegeling.	
7.	<u>Bewoners van een woning Ouderkerkerlaan, e-mail 17 april 2019</u> 1. Het lijkt erop dat de metamorfose van het dorp Amstelveen in een metropool thans in een stroomversnelling is geraakt en dat daarbij uit het oog wordt verloren dat Amstelveen vooral een woonplaats voor mensen is en moet blijven. Onze woonomgeving is door eerder beleid reeds ernstig beschadigd, zodat thans de maat vol is en geen verdere inbreuken meer getolereerd kunnen worden.	1. Amstelveen is niet alleen een fijne plaats om te wonen, maar een volwaardige stad met bijbehorende stedelijke voorzieningen. Het project A9 maakt het voor de gemeente noodzakelijk om een nieuwe ruimtelijke indeling voor het gebied te maken. Versterking van de stad en het Stadshart met behoud van bestaande kwaliteiten vormen hierbij uitgangspunten van het beleid. Vernieuwing van de stad aan gewijzigde omstandigheden rond de A9 is ons inziens onontkoombaar om het functioneren van de stad en de regio op orde te houden.	
	2. Het plan om de Traverse te misbruiken om het Stadshart naar het zuiden toe uit te breiden dient geen enkel redelijk doel.	2. Eén van de geformuleerde ambities is, om het Stadshart een expressief gezicht te geven aan de Traverse, de stadsentree van Amstelveen.	
	3. De overkapping van de A9 was bedoeld voor een "groene" invulling en niet om (dubbel-)kruispunten en drukke wegen aan te leggen en de drukte van het Stadshart te exporteren naar de ooit zo rustige wijken ten zuiden van de A9.	3. Afrit 5 wordt gehandhaafd, maar in een geheel andere vorm. De A9 wordt verdiept aangelegd met erboven een overkapping. De overkapping levert een significante bijdrage aan de reductie van de geluidsoverlast. Het nieuwe verkeersplein (de Traverse) moet voorzien in een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer. Een en ander is door het Rijk vastgelegd in het inmiddels onherroepelijke Tracébesluit van maart 2017. De resterende ruimte op de overkapping wordt door de gemeente groen ingericht.	
	4. De overlast en gezondheidsschade van de snelweg en het vliegverkeer moeten worden gecompenseerd met groen. De	4. Onze ambitie is om de barrièrewerking van de A9 te verminderen en Amstelveen noord en zuid beter met	



beperkte ruimte die er is tussen de A9 en de Ouderkerkerlaan mag niet gebruikt worden om nog meer gebouwen op dat kleine stukje aarde te proppen, maar moet zo veel mogelijk gereserveerd blijven voor groen, dat immers bijdraagt aan het opvangen en afvoeren van roet en (fijn-)stof, dat in toenemende mate wordt verspreid door toenemende vliegbewegingen en toenemende verkeersstromen over de verder verbrede A9.	elkaar te verbinden. Het bebouwen van de vrijkomende ruimte ter weerszijden van de Traverse past daarbij. Naar onze mening kan dit op een stedenbouwkundig verantwoorde wijze.	
5. Door de plannen ontstaat juist een sterke behoefte aan de barrièrewerking van de A9. Het Stadshart dient niet te worden ontsloten ten nadele van de omwonenden: niet ten nadele van de bewoners aan de Pieter Lastmanweg/Gerard Doulaan e.o., maar ook niet ten nadele van de bewoners ten zuiden van het Stadshart.	5. Naar onze mening is sprake van een verantwoorde verkeersontsluiting, waarbij recht wordt gedaan aan de wens om het Stadshart goed te ontsluiten en de wens om tot een acceptabele ruimtelijke inpassing te komen.	
6. Extra voorzieningen in het Stadshart leidt tot extra verkeersbewegingen, verhoogt de parkeerdruk en verslechtert de luchtkwaliteit. Er worden geen maatregelen genomen om deze onevenredige en buitenproportionele nadelen weg te nemen of te compenseren. Waarom niet de voorzieningen meer spreiden over de stad.	6. Wij streven naar concentratie van de stedelijke voorzieningen in het Stadshart. Het ontwerp van de A9 en het onderliggend gemeentelijk wegennet is afgestemd op de geprognosticeerd verkeersproductie 2030.	
7. Fietzers moeten straks de hellingen van de Bomenbrug nemen, hetgeen in combinatie met wind inspannend zal zijn. Waarom is de fietsroute niet gelijkvloers?	7. De Bomenbrug vormt onderdeel van het Tracébesluit A9. Er is voor gekozen om het langzaam verkeer ongelijkvloer af te wikkelen uit oogpunt van verkeersveiligheid en vlotte verkeersafwikkeling, mede ter voorkoming van terugslag naar de snelweg. Dit is vastgelegd als onderdeel van het Tracébesluit van maart 2017.	
8. De drie geprojecteerde woongebouwen vernietigen een deel van de bestaande groenstrook. Het groen is nodig om het (fijn-)stof op te vangen.	8. Zie punt 4.	
9. Van de A9 komen we kennelijk niet meer af. Dat betekent echter niet dat het lokale bestuur er nog een schepje bovenop moet doen met zowel een winkelcentrum als een verhoging van de	9. Al deze genoemde besluiten staan op zichzelf en hebben een eigen afweging en impact. Dat geldt ook voor de besluitvorming op de Concept gebiedsvisie.	



bebouwingsdichtheid. De bewoners van de Ouderkerkerlaan hebben al veel te verduren gekregen door: • Verbreding A9 met jarenlange herrie en overlast. • Verlegging A9 naar het zuiden om het Meanderpark te sparen. • Bussen die gaan rijden over de Burg. Rijnderslaan met als gevolg lawaai en stankoverlast. • De groenstrook langs de zuidzijde van het oude KPMG-kantoor wordt geminimaliseerd door de (verhoogde) aanleg van 10 meter diepe tuinen voor de nieuwe bewoners. De overburen moeten tegen een muur aankijken. • Het creëren van het nieuwe KPMG-gebouw met als gevolg aanpassingen van het wegennet ten nadele van bewoners, bezoekers en gebruikers van het oude KPMG-gebouw c.q. medewerkers van Zwitserleven, etc.. • De aanleg van een dubbelkruispunt direct achter de achtertuinen van de bewoners van de Ouderkerkerlaan, die thans nog tegen een fraaie groenstrook aankijken. • Verbouwing van het oude KPMG-kantoor tot woningen met jarenlange herrie, overlast en belemmering van straten en wegen. • Na de verbouwing van het oude KPMG-gebouw met meer dan 300 woningen permanent toegenomen drukte. • Toegenomen verkeersdrukke op de Van der Hooplaan als gevolg van de uitbreiding in het zuiden. Het wegennetwerk is daarop niet berekend. • De drukte is alleen nog maar toegenomen door de verbouwing van de Beneluxbaan, waardoor het verkeer geneigd is andere routes te kiezen (o.a. langs de Van der Hooplaan). • Toenemende drukte als gevolg van de nieuwe bioscoop. • Het uitzicht wordt verpest doordat het oude KPMG-gebouw toch mag worden bekleed met foeilelijk wit plaatmateriaal. • Het uitzicht wordt verder verstoord door het verlenen van toestemming voor het verder verhogen van het oude KPMG-gebouw met nog een bouwlaag. • Almaar toenemende hinder, overlast en (gezondheids) schade door de groei van het vliegverkeer van en naar Schiphol. • Almaar toenemende hinder, overlast en inbreuken op de privacy door zeer frequent en zeer laag overvliegende politie- of trauma-helicopters. • Onnodige en onbegrijpelijke invoering van betaald parkeren.		
---	--	--



	Onnodig en onbegrijpelijk zijn voorts de inrijverboden in zowel de Bovenkerkerkade als de Parmentierlaan, zodat (op jaarbasis) vele omrijkilometers moeten worden gemaakt om de A9 richting Haarlem te bereiken. Eventuele verkeersoverlast wordt afgewenteld op de bewoners van de Ir. Romplaan, Van der Leeklaan en Van der Hooplaan. Ergo: één straatje wordt deels ontzien waarvoor 3 andere straten moeten bloeden, terwijl de bewoners meer capriolen moeten uithalen om uit het ghetto te geraken. Kortom, in onderling verband gezien is het allemaal teveel voor het kleine gebiedje waarop dat allemaal wordt losgelaten.		
8.	<u>Een inwoner van Amstelveen, e-mail 17-04-2019</u>		
	1. Volgens de plannen wordt de Thomas Cookstraat straks afgesloten voor het autoverkeer. Wat betekent dit voor de huidige taxi standplaats?	1. Vanwege het opheffen van de wegverbinding over het Stadsplein zal de taxistandplaats voor de ingang van de Schouwburg komen te vervallen. Er moet nog een alternatieve locatie worden vastgesteld. Naar verwachting komt deze langs de Meander in de nabijheid van de poort in de Cultuurstrip.	
	2. Hoe kan ik straks een minder-valide wijkbewoonster, met rollator, wegbrengen en ophalen bij een schouwburg bezoek?	2. Wij begrijpen dat dit een belangrijk punt is. Uw inbreng zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van de visie. Wij zullen bezien op welke wijze aan uw verzoek gevolg kan worden gegeven.	
	3. Naar verwacht zal de nieuwe bioscoop rond de 300.000 bezoekers per jaar trekken. Wanneer een groot deel hiervan met het openbaar vervoer komt, iets dat door u wordt gepromoot, dan betekent dit nogal wat. Waarom wordt lijn 5 niet meteen, via de Meander, doorgetrokken naar het busstation/bioscoop waardoor beide een goede aansluiting op het openbaar vervoer krijgen?	3. Het doortrekken van lijn 5 naar het busstation behoort niet tot de mogelijkheden. Enerzijds zijn daarvoor de ruimtelijke mogelijkheden te beperkt, anderzijds heeft de Vervoerregio op grond van kosten/batenonderzoek geconcludeerd dat dit geen haalbare zaak is. Overigens zijn er uitstekende busverbindingen noord-zuid en oost-west van en naar het Busstation.	



9.	<u>Bewoner van een woning Stadsplein, e-mail 17-04-2019</u> Deze e-mail bevat punten over de Concept Gebiedsvisie Traverse en over de bioscoop. Alleen de punten m.b.t. de Concept Gebiedsvisie zijn in de onderhavige Nota opgenomen. Tussen haakjes de nummering uit de e-mail. 1. Pagina 3: De barrièrewerking van de A9 wordt niet minder door de verbreding en verdieping ervan ter hoogte van Amstelveen. Integendeel. De open betonnen verkeersgoot t.b.v. doorgaand autoverkeer wordt immers nóg breder dan de huidige 6-baans autoweg die onze woonplaats verdeelt in Noord- en Zuid-Amstelveen. De gemeente heeft de unieke kans verspeeld om die delen met elkaar te verbinden. 2. P3: De 'Traverse' is in feite een groot en druk vierdubbel kruispunt bovenop de A9. Dit komt in de plaats van de afslagen en kruispunten die daar nu nog ónder de A9 liggen. Verbetering van de samenhang tussen noord en zuid is door het torpederen van de A9-tunnel een illusie geworden. 3. P3: De Bomenbrug over de A9 zal voornamelijk worden gebruikt door fietsverkeer (fietsen en e-bikes, maar ook speedpedelecs, scooters, Segways, Birò's, Canta's, etc.). De nieuwe voetgangersroute tussen de bomenbrug en het Stadsplein zal waarschijnlijk veel gebruikt worden door fietsers die met hun fiets aan de hand kiezen voor de kortste route naar het Stadshart. Er zal dus een fietsgeul moeten komen. 4. P3: In verband met geluidhinder, luchtvervuiling en explosiegevaar zullen er aan weerszijden van de Traverse weinig mogelijkheden bestaan voor gebiedsontwikkeling. Het 'tuinstedelijk profiel' aan de zuidzijde zal aan de rand van de drukke open verkeersgoot weinig rust bieden. Het 'grootstedelijke profiel' (elders als 'het Baken' aangeduid) zal driedubbel geïsoleerd moeten zijn tegen de herrie van voortrazende auto's op de A9 en optrekkende auto's bij de vele stoplichten op de Traverse.	1. De A9 wordt verdiept aangelegd en voorzien van drie overkappingen, waaronder de overkapping Stadshart. Daarmee wordt de leefbaarheid verbeterd en de barrièrewerking verminderd. 2. In het tunnelplan was de verkeersknoop inderdaad minder omvangrijk, maar anderzijds was de bereikbaarheid van Amstelveen, in het bijzonder het Stadshart, drastisch slechter door het vervallen van de toe- en afrit richting Holendrecht van afrit 5 bij de Keizer Karelweg. 3. De trap van de Bomenbrug zal inderdaad worden voorzien van fietsgeulen. 4. De gebiedsontwikkeling rondom de Traverse zal moeten voldoen aan de wettelijke regelgeving met betrekking tot geluid, lucht en brandveiligheid. Op voorhand wordt niet voorzien dat de regelgeving zich verzet tegen deze bebouwing.	
----	---	---	--



5. P3: Het Bakken zal door de centrale en goed bereikbare locatie uitermate geschikt zijn als gemeentehuis.	5. De bestemming van deze locatie is nog niet bepaald.	
6. P5: Het is een voorlichterstruc om een druk vierdubbel kruispunt aan te duiden als 'ontvangsthal van de stad en voorportaal van het Stadshart'. Voor iedereen behalve automobilisten zal het een verkeershel zijn. De eerlijkste plattegrond van die asfaltvlakte is te zien op pagina 7.	6. Voor kennisgeving aangenomen.	
7. P5: In tegenstelling tot wat hier wordt voorgespiegeld, is de Traverse geen 'gebied van menselijke schaal waar het prettig is om te lopen en te verblijven'.	7. De tekst heeft geen betrekking op de Traverse an sich, maar op de ambitie om van de achterkant van het Stadshart ter hoogte van de Schouwburg een voorkant te maken waar het prettig is om te lopen en te verblijven.	
8. (punt 12 uit de e-mail) P5: De in juni 2017 door de gemeenteraad vastgestelde nota 'Ruimtelijke Uitwerking Visie Stadshart' met betrekking tot het gebied rondom de A9 was onvoldoende uitgewerkt. Ook deze Gebiedsvisie is echter niet meer dan 'een prikkelende verkenning van de potenties van het gebied als gevolg van de ombouw van de snelweg'. In de afgelopen twee jaar is men dus nog weinig opgeschoten terwijl de graafmachines van Rijkswaterstaat onderweg zijn om hier de hele zaak jarenlang overhoop te gooien.	8. Het project A9 zal naar verwachting in 2026 worden afgerond. Dat geeft voldoende tijd om de Gebiedsvisie Traverse A9 - Stadshart uit te werken in concrete plannen. De meeste plannen kunnen immers pas na die tijd worden gerealiseerd.	
9. (punt 13 uit de e-mail) P5: Het gemeentebestuur heeft niet op grond van enig onderzoek of visie besloten om haar volle personele en financiële medewerking te geven aan de wens van Rijkswaterstaat om de A9 dwars door onze woonplaats te verbreden. Het belang van Amstelveen en haar inwoners is hiermee niet gediend.	9. Voor kennisgeving aangenomen.	



10. (punt 14 uit de e-mail) P5: Er is sprake van een 'helder stedelijk raster van verbindingen dat op termijn op verschillende manieren kan worden ingevuld'. Daarin is echter geen ruimte voor een (voor de hand liggende) railverbinding tussen enerzijds Almere en Amsterdam ZO en anderzijds Schiphol en Randstad. P5: Het 'heldere stedelijke raster van verbindingen' biedt geen ruimte voor een 'binnenring'. Om tal van redenen is er in de meeste steden wel zo'n binnenringweg rondom het stadscentrum.	10. Dat is correct. Daar is echter op dit moment ook geen aanleiding voor. Amstelveen heeft geen binnenring nodig. De parkeergarages zijn gespreid over oost en west. Met de komst van de nieuwe aansluiting op de Meander wordt het echter wel eenvoudiger om rondom het Stadshart te rijden en de diverse parkeergarages te bereiken.
11. (punt 16 uit de e-mail) P8: De Keizer Karelweg wordt een 'centrale noord-zuidverbinding', 'één van de belangrijkste dragers van de stedelijke structuur van Amstelveen' en 'een slagader van het verkeerssysteem' genoemd. Dit is inderdaad de huidige (onwenselijke) situatie: Die smalle tweebaans binnenweg wordt namelijk steeds drukker met doorgaand noord-zuid autoverkeer. Daarvoor is deze weg echter nooit bedoeld en ook ongeschikt. Volgens de vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat bestaat dat autoverkeer uit 'sluipers'. Die zullen volgens hem in de nabije toekomst op allerlei manieren worden omgeleid langs een andere route. Die automobilisten zullen dus worden ontmoedigd om gebruik te maken van deze 'slagader van het Amstelveense verkeerssysteem'. Vraag: Wat is waar? Wie heeft er dus gelijk? De Gebiedsvisie of de vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat?	11. Het gemeentelijk verkeersbeleid is erop gericht om het doorgaand verkeer af te leiden van de Keizer Karelweg respectievelijk afrit 5 van de A9 en meer te leiden naar de Beneluxbaan en de Bosrandweg, oftewel afrit 4 en 6 van de A9. In 2019 is de bewegwijzering op de A9 hierop aangepast.
12. (punt 17 uit de e-mail) P8: De Bomenbrug voor langzaam verkeer over de Traverse zal een belangrijke rol vervullen. Welke voertuigen mogen daarvan gebruik maken? Alleen fietsen en gewone e-bikes of ook de snellere en grotere scooters, speedpedelecs, Canta's, Birò's, Segways, etc.?	12. De Bomenbrug wordt een fietspad voor fietsers en daarmee gelijk te stellen weggebruikers en dus niet aangewezen als route voor brommers en scooters.
13. (punt 18 uit de e-mail) P8: De Traverse is een groot en druk vierdubbel verkeersknooppunt met talloze stoplichten. Dat zal de barrière tussen noord en zuid dus net zomin weghalen als de huidige situatie. Vertel de burgers alstublieft geen dingen die niet waar zijn.	13. De Traverse wordt inderdaad primair een verkeersplein waarbij het westelijke verkeersplein voorzien wordt van verkeerslichten en het oostelijke verkeersplein wordt vormgegeven als een turbotronde zonder verkeerslichten.



14. (punt 19 uit de e-mail) P8: De Traverse wordt níet de entree van Amstelveen, want dat zijn de wegen waarlangs men Amstelveen in noordelijke of zuidelijke richting binnen rijdt. Veel groen zal er ook niet zijn, want dat maakt de verkeerssituatie op het vierdubbele kruispunt onoverzichtelijk en dus gevaarlijk. Ook hier worden dingen beloofd die niet waar gemaakt kunnen worden..	14. De Traverse is wel degelijk het verkeersplein waar men komend vanaf afrit 5 de stad binnenrijdt. Los van de verkeersruimte wordt de rest van de Traverse groen ingericht.
15. (punt 26 uit de e-mail) P14: Het is onwaarschijnlijk dat de looproute tussen de trap van de bomenbrug en het Stadsplein de slagader van de zuidwestzijde gaat vormen. Weinig mensen doorkruisen te voet de barrière tussen zuid en noord. Niemand loopt immers graag langs een druk knooppunt voor autoverkeer, ook niet als die 'Traverse' wordt genoemd.	15. De looproute zal ook worden gebruikt door buspassagiers.
16. (punt 27 uit de e-mail) P14: Het Meanderplein zal alleen aanloop krijgen als het Baken een veel bezochte publieke functie krijgt, zoals bijvoorbeeld een gemeentehuis.	16. Een veel bezochte (publieke) functie zal uiteraard meer levendigheid opleveren.
17. (punt 28 uit de e-mail) P14: Vanwege het vele auto- en busverkeer is het Meanderplein niet aantrekkelijk voor voetgangers. Zij moeten uitkijken voor de autobussen van het lokale en regionale busvervoer en voor de auto's die via de Meander rijden of de schouwburg garage (schouwburg, P60, volksuniversiteit, muziek- en dansschool, winkelcentrum, etc.) in- en uitrijden.	17. De looproute tussen de Bomenbrug en het Stadsplein kruist alleen het busverkeer; niet het parkeerverkeer.
18. (punt 29 uit de e-mail) De verplaatsing van de toegang tot de schouwburggarage van de Thomas Cookstraat (Stadsplein) naar het Meanderplein krijgt in de Gebiedsvisie geen aparte aandacht terwijl die wel ingrijpend is en noodzakelijk voor het realiseren van alle andere 'prikkelende verkenningen'.	18. Dit onderwerp is besproken bij deelgebied Bioscoop op pagina 20-21 van de concept Gebiedsvisie. De nieuwe inrit wordt immers geïntegreerd in het plan voor de bioscoop. Inderdaad is dit onderwerp één van de vier pijlers van de Gebiedsvisie. Zie voorts pagina 29.
19. (punt 30 e-mail) Auto's die de schouwburggarage (schouwburg, P60, volksuniversiteit, muziek- en dansschool, winkelcentrum, etc.) in- en uitrijden, kruisen de auto's die via de Meander Amstelveen in- en uitrijden. Dit zal onvermijdelijk leiden tot voorrangskonflicten of tot opstoppen als er stoplichten worden geplaatst.	19. Er zijn VISSIM-verkeerssimulaties verricht waaruit blijkt dat de verkeersafwikkeling voldoet.