Gemeente Amsterdam

Nota van beantwoording inspraak Investeringsnota Nieuwe A2 Entree

Inspraakperiode van 8 oktober tot en met 19 november 2024
Definitieve versie
Opgesteld door: Projectteam Nieuwe A2 Entree, Grond & Ontwikkeling gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Introductie

De concept Investeringsnota Nieuwe A2 Entree lag van 8 oktober tot en met 19 november 2024 ter inspraak. Over het plan heeft vanaf eind eerste, begin tweede kwartaal 2024 communicatie en participatie plaatsgevonden met omwonenden en direct betrokkenen. Dit is allemaal al eerder omschreven in de participatienota zelf.

In deze Nota van Beantwoording is te lezen op welke wijze het plan gecommuniceerd is, hoe het plan ontvangen is en welke formele en informele inspraakreacties er zijn gemaakt tijdens de inspraakperiode. Er zal ook tijdens de uitwerking van stedenbouwkundig plan en de inrichting van de openbare ruimte nog participatie gaan plaatsvinden (zie Participatieplan Nieuwe A2 Entree uitvoeringsfase).

De Nota van Beantwoording bestaat uit een verslag van alle reacties op het plan.

In bijlage 1 zijn de formele inspraakreacties en de beantwoording van de gemeente daarop opgenomen, in bijlage 2 de inspraakreacties van Rijkswaterstaat, de gemeente Ouder-Amstel en de beantwoording daarop van de gemeente.

Wat wilden we bereiken?

Uitgangspunt van de communicatie rondom de inspraak van de concept Investeringsnota is geweest om zoveel mogelijk omwonenden en belanghebbenden te bereiken en de kans te geven om te laten weten wat zij goed en niet goed vinden aan de plannen. Het projectteam van de gemeente heeft geprobeerd zo goed en transparant mogelijk te informeren. Zij wil dat belanghebbenden goed op de hoogte zijn en niet verrast worden door de plannen of het gevoel hebben hierin niet te zijn meegenomen.

Participatie

Participatiedoel en mate van invloed tijdens de inspraak waren:

Doel

- Bewustwording: We geven informatie over het project zodat u meer te weten komt over het onderwerp. Wij leren van de vragen en opmerkingen die we van u en van anderen krijgen.

  Belangen in beeld: We betrekken u en anderen bij het project zodat perspectieven, standpunten en behoeftes met elkaar worden gedeeld.

Mate van invloed

- Informeren en luisteren: U wordt op de hoogte gehouden over het project, en wij luisteren naar uw signalen en die van anderen.
- Reageren: U kunt reageren door uw mening te geven over het project. Wij geven aan welke meningen we hebben ontvangen en hoe we die verwerken in het project.

Middelen

Social media

- Facebook Overamstel en Stadsdeel Oost
- LinkedIn G&O

Amsterdam krant
- Eerste week oktober 2024 verspreid. Hierin opgenomen de link naar de website www.amsterdam.nl/a2entree

Digitale nieuwsbrief

Wat hebben we georganiseerd vanaf begin 2024 t/m de inspraakperiode

Participatie- en inspraakbijeenkomsten
- Informatiebijeenkomst in Hotel Mercure Joan Muyskenweg op 4 april 2024
- Participatiebijeenkomst Hotel Mercure Joan Muyskenweg 13 mei 2204
- Participatiebijeenkomst Mercure Joan Muyskenweg 22 mei 2204
- Inspraakbijeenkomst in Hotel Mercure Joan Muyskenweg op 5 november 2024

Losse bijeenkomsten
- Informatiemarkt Overamstel in Hotel Mercure Joan Muyskenweg, 15 juni 2024
- Informatiebijeenkomst Tuinpark Amstelglorie, 22 juni 2024 ter plekke
- Informatiebijeenkomst woonbootbewoners en de plaatselijke roeiverenigingen, 3 september 2024 bij roeivereniging Poseidon

Losse gesprekken
- Voorzitter woonboten De Groene Staart op 15 augustus 2024
- Bewonersvereniging De Mirandabuurt op 23 oktober 2024
- overleg met EG Group, Exploitant Esso tankstation, Nieuwe Utrechtseweg op 29 augustus 2024 en 28 november 2024.
- Hotel Mercure, 15 januari en 16 mei 2024

Wat heeft het proces opgeleverd?

De inspraakperiode heeft in totaal 24 formele inspraakreacties opgeleverd. Dit ligt in de lijn der verwachting gezien de gemiddelde opkomst bij de diverse (participatie)bijeenkomsten. Ook Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de gemeente Ouder-Amstel hebben gereageerd. Die reacties zijn opgenomen in bijlage 2.

Naast de formele inspraak is ook informatie opgehaald tijdens de verschillende bijeenkomsten en gesprekken zoals hierboven benoemd. Een overzicht van de informatie en reactie op de plannen dat tijdens de participatie is opgehaald, gesorteerd op thema, is in een document opgenomen en medio 2024 aan alle betrokkenen gecommuniceerd (en op de website gezet).

Het plan wordt goeddeels positief ontvangen en dat is in de inspraakreacties ook terug te zien. Een aantal reacties gaat in op punten die in de uitwerking van de plannen nog aan de orde komen en waarover in de toekomst nog participatie zal plaatsvinden.
Daarnaast zijn er ook indieners die kritiek hebben geuit of hun punt van zorg hebben aangegeven. Het gaat dan met name om de effecten die de plannen hebben op de bereikbaarheid (die van het gebied zelf, maar ook die met de rest van de stad), op het Tuinpark Amstelglorie en het (bestaande) groen.

Wijzigingen van de plannen

Naar aanleiding van de inspraak is gekeken of er aanpassingen in de plannen nodig zijn. Op basis van de reacties zijn geen grote wijzigingen in het plan doorgevoerd dat nu de besluitvorming in gaat. Wel kleine aanpassingen en verduidelijkingen.

Hieronder volgen de belangrijkste aanpassingen die naar aanleiding van de inspraak zijn opgenomen en/of meegenomen worden tijdens de uitvoering:
- Bouwhoogtes/hoogbouw: er wordt in tekst en beeld verduidelijking gegeven over hoogtes en

positie van hoogbouw. Ook zijn er twee voorbeelduitwerkingen toegevoegd die meer inzicht geven in bouwhoogtes.
- Er is aangegeven wat de marge is van het aantal doorsteken in de bouwvelden (tussen 0 en 3 per bouwveld). Voor het meest noordelijke bouwveld is de doorsteek in de plankaart gezet.
- Fietsverbindingen: in tekst en beeld zijn de fietsverbindingen in het Stedenbouwkundig plan verduidelijkt. Hierbij geldt dat in het Stedenbouwkundig plan er geen fietsverbindingen worden weggehaald.

Vaststellen investeringsnota

De investeringsnota wordt en samen met de Nota van Beantwoording voorgelegd aan het college van Burgemeester en Wethouders en vervolgens aan de gemeenteraad. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad in het tweede kwartaal van dit jaar een definitieve beslissing over het plan. Als de Investeringsnota Nieuwe A2 Entree wordt vastgesteld dan betekent dit dat de belangrijkste ruimtelijke en programmatische kaders zijn bepaald en dat er geld beschikbaar is gesteld voor de verdere uitwerking en uitvoering van het plan.

Bijlagen

Bijlage 1: Formele inspraakreacties en beantwoording Nieuwe A2 Entree – 2024

Bijlage 2: Inspraakreacties van Rijkswaterstaat en Ouder-Amstel en de beantwoording

Bijlage 1: Formele inspraakreacties en beantwoording Nieuwe A2 Entree - 2024

Inspraakreactie 1 (IR1)
Goed idee, de stad groeit, de huidige entree is niet meer van deze tijd.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 1 (IR1)
De gemeente is blij dat er waardering is voor het plan Nieuwe A2 Entree. Uit meerdere inspraakreacties (nrs. 1, 2, 3, 5, 6, 10, 11, 12,14, 15 en 17), maar ook uit de respons tijdens de verschillende bijeenkomsten blijkt dat het plan in z'n geheel of grotendeels positief is ontvangen. De gemeente dankt iedereen die tijd genomen heeft om het plan te bekijken en hierop te reageren.

Inspraakreactie 2 (IR2)
Ik vind het een heel goed idee!

Reactie Gemeente op inspraakreactie 2 (IR2)
Zie 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 1'.

Inspraakreactie 3 (IR3)

Geweldig en ambitieus plan dat groen en natuur in ere houdt en wonen uitbreidt én leefbaarder maakt. Tuinpark Amstelglorie laten doorkruizen met fietspaden is een onhoudbaar voorstel.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 3 (IR3)
De gemeente is blij met de waardering voor het plan.

Aan de padenstructuur van het tuinpark wordt in het plan niets gewijzigd. De ambitie is om, naast de bestaande hoofdentree, een tweede entree voor voetgangers te realiseren door aanleg van een voetgangersbrug en een afsluitbaar hek.

Met een tweede entree wordt concrete invulling gegeven aan de ambities uit de Omgevingsvisie 2050. https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/stedelijke-ontwikkeling/
De Omgevingsvisie beschrijft het belang van volkstuinparken (de hoofdstukken 7: Ruimtelijk programmatisch kader – gebruik groene plekken en 16: Leefbare stad – Volkstuinen):

- *Meer openbaar en toegankelijker*
  Volkstuinparken zullen in de eerste plaats hun oorspronkelijke rol blijven vervullen. Daarnaast stellen ze hun deuren open voor bezoekers op zoek naar rust, ontspanning of op doorreis via de extra groene routes door de stad. Met deze aanpassingen kunnen meer mensen genieten van het park.

– "Deze parken horen al ruim honderd jaar bij de stad en hebben cultuurhistorische en ecologische waarde. Dit willen we behouden. *Daarbij is het belangrijk dat er samen met de tuinders wordt gezocht naar mogelijkheden om meer Amsterdammers van de parken te laten meegenieten.*

Daarnaast is er een raadsbesluit d.d. 23 december 2021 over 'de Aanpak voor ontwikkeling Amsterdamse volkstuinparken', waarin de ambities en belangen van de volkstuinverenigingen zijn meegenomen.

In 'Een Beter Alternatief' (van de Bond van Volkstuinders met aanvullingen van de zelfstandige volkstuinverenigingen) staat:
"*Ons alternatief gaat uit van hetzelfde doel als dat van de gemeente: een grotere toegankelijkheid, meer variatie in tuinen en betere gebruiksmogelijkheden voor buurt en verwante organisaties. Het beheer wordt niet door de gemeente uitgevoerd, maar blijft bij de tuinparken zelf. Toegangstijden worden zo ruim mogelijk, de parken worden meer als wandel- en natuurgebieden ingericht, tuinen krijgen meer gebruiksmogelijkheden, fietsers zijn te gast. Er zijn allerhande faciliteiten voor verwante organisaties en voor buurtgroepen en omwonenden worden actief betrokken bij de ontwikkelingen*".

Uit de participatie met de gebruikers van Tuinpark Amstelglorie en uit inspraakreacties wordt duidelijk dat er zorgen leven onder de volkstuinders over deze ambitie. Genoemd worden o.a. drukte, veiligheid / inbraakgevoeligheid, beheer en onderhoud van het park en mogelijk verwachte overlast. Zonder de ogen te sluiten voor de mogelijke risico's van een extra entree, zijn wij van mening dat een extra entree ervoor zorgt dat meer bewoners in de omgeving kunnen genieten van de omgeving. Dat blijkt ook uit ervaringen bij andere volkstuinparken met meerdere entrees.
Het aanbod is om met het volkstuinbestuur en de tuinders het voorstel nader concreet uit te werken, waarbij het dan gaat om:
- een toegang voor voetgangers en niet voor fietsers. Dat moet bij de uitwerking van het plan en het hek centraal staan;
- beperking van de openingstijden van het hek tot momenten waarop het gebruikt wordt (bijv. tussen zonsopgang/ondergang, bespreken of het wel of niet in winterperiode open kan);
- geen aanpassingen in Tuinpark Amstelglorie zelf.

Dit wordt in de vervolgfase in overleg met het tuinpark verder uitgedacht. De gemeente wil dan tot concrete afspraken komen hierover. Daar is nog tijd voor, want naar verwachting is de oversteek over het huidige snelwegtracé op z'n vroegst over enkele jaren mogelijk, nadat de nieuwe Joan Muyskenweg er ligt.

Inspraakreactie 4 (IR4)
- Graag meenemen dat de Utrechtsebrug een essentiële connectie is met de Rivierenbuurt voor het Amstelkwartier fase 1 en 2. Dit is nodig voor dagelijkse voorzieningen zoals supermarkt etc. Omdat dit nog niet aanwezig is in het Amstelkwartier.
- De Utrechtsebrug moet voor de bereikbaarheid van het Amstelkwartier met de fiets zeker bereikbaar blijven. Graag feedback hierop ook i.r.t de planning.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 4 (IR4)
- De Utrechtsebrug is een belangrijke fiets- en voetgangersverbinding tussen Overamstel en de Rivierenbuurt en het centrum van Amsterdam.

- De Utrechtsebrug blijft voor de fietser en voetganger bereikbaar vanaf zowel de oostelijke als westelijke kant. Het twee-richting fietspad aan de oostzijde wordt ruimer en beter ingericht.
  De huidige fietsverbindingen vanaf de fietsbrug over de Duivendrechtsevaart blijven

ongewijzigd, dat wil zeggen, het blijft mogelijk de fietspaden aan beide zijden van de Utrechtsebrug te bereiken zoals dat nu ook kan. De oostelijke verbinding wordt wel iets verlegd/anders vormgegeven vanwege de nieuwe woningbouw.
De fietsroutekaart in het Stedenbouwkundig plan is in tekst en beeld verduidelijkt .
Overigens is een supermarkt is in 2027 in Amstelkwartier 3e fase gepland .

Inspraakreactie 5 (IR5)

Mooie uitwerking, dank voor het werk! Ik kijk ernaar uit maar heb ook een verzoek.

1. Vanuit het belang van de dagelijkse fietsers en inwoners die gebruikmaken van de route Korte Ouderkerkerdijk, Somerlust, fietsbrug, Utrechtsebrug graag een optimalere fietsroute dan nu wordt voorgelegd.
2. Momenteel zijn er twee fietslussen na de fietsbrug die beide gebruikt worden om de stad te bereiken:
   a) onder de Utrechtsebrug door, zodat je uiteindelijk na de Utrechtsebrug linksaf naar de RAI kan.
   b) voor de Utrechtsebrug linksaf, zodat uiteindelijk je rechtdoor de Rijnlaan op kan.

   In het nieuwe ontwerp lijkt route 2 opgeheven te zijn. In dat geval zou men eerst verder naar links naar de Amstelstroombrug moeten fietsen om dan pas gebruik te kunnen maken van Utrechtsebrug. Ik pleit voor behoud van huidige fietsroute 2
3. Drie opties voor de aansluiting van fietsroute 1.
   Mijn voorkeur gaat uit naar Optie 1: Aansluiting op de locatie van de huidige weg.
   Ik denk dat in de praktijk er weinig mensen gebruik maken van die groene lus in het midden. Dat is momenteel vrij dicht bebost ook.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 5 (IR5)

De gemeente is blij met uw waardering voor het plan.
Ten aanzien van uw verzoek het volgende.

1. Deze fietsroute is een belangrijke doorgaande route. In de uitwerking wordt gekeken naar een optimaler verloop van de route. De fietsbrug blijft onveranderd.
2. Alle richtingen blijven bereikbaar en route 2 blijft daarmee mogelijk. Dit is aangepast op de plankaart op p.29 van de Investeringsnota en de fietsnetwerkkaart op p.64. Op de Utrechtsebrug blijft aan twee zijden een tweerichting-fietspad. Zowel rechtdoor de Rijnlaan in als linksaf naar de RAI blijft mogelijk.
3. Optie 1 op p.57 van de Investeringsnota is een reële optie.
   Voordat een afweging kan worden gemaakt moet voor alle opties onderzoek worden gedaan naar de haalbaarheid in relatie tot hoogteverschillen, bestaande bomen en het verkeersontwerp (bijv. voor bochtstralen ten behoeve van vervoer van oplegger met roeiboten).

Inspraakreactie 6 (IR6)

Dat zou een goede ontwikkeling zijn. Minder snel, voorbijrazend verkeer en meer groen. Fijn voor de mensen die in de omgeving wonen en er doorheen rijden.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 6 (IR6)

Zie 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 1'.

Inspraakreactie 7 (IR7)

Verbinding van Amstelscheg met de stad
De vernieuwing van de A2 entree tot Amsterdam is een uitgelezen kans om

1. van de historische Utrechtsebrug een iconische verbinding van beide Amsteloevers tot stand

brengen. Dit kan door een voorbeeld te nemen aan de New York Highline die 15 jaar geleden zeer succesvol is ontwikkeld. De verbinding van Amstelscheg met de stad kan door een verbreding en vergroening van de Utrechtsebrug een sterk markeringspunt voor Amsterdam gaan betekenen.

2. De brug wordt het terrein van voetgangers en fietsers, met een smalle strook voor autoverkeer. De nabijgelegen fietsbrug over de Duivendrechtsevaart wordt in stijl en op hoogte doorgezet naar de Utrechtse brug die grotendeels vergroend wordt.
   Door de ontsluiting van het Amstelkwartier en het nieuwe Muyskenkwartier voor de fiets via de Utrechtse brug te laten verlopen wordt de overbelaste fietsverbinding Spaklerweg ontzien.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 7 (IR7)

1. De Utrechtsebrug heeft een historie en is een belangrijke verbinding tussen beide oevers. Dit is een mooi en inspirerend idee, maar de situatie is hier anders dan in New York. Verbreding van de brug is niet het uitgangspunt: het gaat om een brug met cultuurhistorische waarde die op dit moment volledig gerenoveerd wordt zonder verbreding. Bij de uitwerking van de plannen zal wel aandacht worden besteed aan deze verbinding en bijzondere plek met uitzicht over de Amstel.
2. Het fietsnetwerk wordt uitgebreid en de fietser verplaatst zich makkelijker door de stad. Door een goede fietsverbinding over de Utrechtsebrug is de stad goed bereikbaar vanuit het Amstelkwartier en Muyskenkwartier.
   Een verbinding op hoogte tussen de brug over de Duivendrechtsevaart en Utrechtsebrug is onwenselijk. Dit zou leiden tot enorme constructies en investeringen in de hoofdgroenstructuur (brug op palen), terwijl het slechts om een heel beperkte tijdswinst voor de fietser gaat.

Inspraakreactie 8 (IR8)

1. Het is onduidelijk in jullie investeringsnota of jullie voorstellen dat de voet en fietspaden Amstelglorie gaan doorkruizen. Dat kan natuurlijk niet. De voet- en fietspaden dienen om Amstelglorie heen te worden gelegd. Amstelglorie is een natuurpark en Volkstuinpark, dat geheel wordt beheerd en onderhouden met vrijwilligers (Volkstuinders). We hebben al jarenlang een openstelling voor bezoekers en buurtbewoners die daar in ruime mate gebruik van maken. Daarbij wonen er 6 á 7 maanden per jaar vele tuinders in hun huisjes.
2. Omdat zij veilig willen verblijven op hun park mogen er geen fietspaden of wandelpaden vanaf de Joan Muyskenweg door Amstelglorie worden gerealiseerd. Het park wordt dan fors aangetast, zowel ten aanzien van de natuurwaarde als ten aanzien van het beheer en veiligheid. Een betere oplossing zou zijn om voet- en fietspaden aan te leggen om het park heen naar de hoofdingang van Amstelglorie aan de Jan Vroegopsingel. Voor de toekomstige bewoners in dit gebied betekent dit nauwelijks meer moeite om Amstelglorie te bereiken en het park blijft intact.
3. Tevens vraag ik aandacht om de lichtvervuiling zou veel mogelijk te beperken. Nu al hebben wij veel last van de lichtvervuiling van het Mercure hotel en van der Valk hotel. Hier zou de gemeente ook tegen moeten optreden. Voor de dieren die op Amstelglorie verblijven zou dit een ramp zijn maar veel tuinders hebben daar ook last van. Wij gaan ervan uit dat u onze opmerkingen serieus neemt.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 8 (IR8)

1. In Amstelglorie worden geen voet- en fietspaden aangelegd. Het schelpenpad wordt rondom het park verbonden, zodat er in de toekomst een rondje buitenom het park gelopen kan worden.
2. De ambitie van de gemeente is wat betreft Amstelglorie om een tweede entree voor voetgangers te realiseren. Het aanbod is om met het volkstuinbestuur en de tuinders het voorstel nader concreet uit te werken (zie verder 'reactie Gemeente op inspraakreactie 3').

Het gaat om een recreatieve route, als onderdeel van het plan om bewoners in de omgeving extra mogelijkheden te geven om wandelend van de groene omgeving te genieten.

3. De nieuw geplande bebouwing komt deels voor de hotels Van der Valk en Mercure te staan, waardoor er minder overlast van lichtvervuiling door bestaande hotels (door aanlichten gevels) zal zijn.
   Ten aanzien van verlichting hanteert de gemeente het beleid ('Beleidskader Verlichting' uit 2017) dat er terughoudend moet worden omgegaan met aanlichting (illuminatie) van gebouwen. En omdat in dit kader ook rekening moet worden gehouden met ecologische waarden, wordt een ecoloog betrokken bij de toetsing van dit beleid. Uiteindelijk beoordeelt de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit dit soort plannen mede aan de hand van het beleidskader.

Inspraakreactie 9 (IR9)
Mooi plan om meer opstoppingen te creëren rondom knooppunt Amstel en reistijd stad inwaarts te verlengen wegens een geknepen doorstroom. Jammer dus.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 9 (IR9)
Er is verkeersonderzoek uitgevoerd (zie bijlage x). Daaruit blijkt dat:

- er in knooppunt Amstel (snelwegennet) geen opstoppingen ontstaan door uitvoering van het Nieuwe A2 plan;
- de reistijd vanaf de A2 afslag Centrum S110 naar de Utrechtsebrug wel iets langer wordt. Dit komt doordat er 3 nieuwe kruisingen met verkeerslichten worden aangelegd. Een deel van de automobilisten zal een andere route kiezen, waardoor het verkeer van/naar Utrechtsebrug afneemt, maar bij de RAI/s109 en de Gooiseweg (s112) toeneemt.
  Het nadeel van een iets langere reistijd weegt niet op tegen het voordeel dat ruimte gemaakt wordt voor een gebiedsontwikkeling met ca. 1000 woningen.

Inspraakreactie 10 (IR10)
Prachtig plan. In grote lijnen mee eens. Maar het kan ambitieuzer. Ik las terecht rechts op pagina 33."Wegaanspassing knooppunt Amstel" maar dat kan veel groter. Dat knooppunt is een enorm oppervlakte. Denk dat weg en er is komt heel veel ruimte bij!
Ik schreef erover op Twitter. Zie https://x.com/rrustema020/status/1766092971764543565
In het kort betekent het dat je die grote bogen afschaft en een directe strook naar de stadslaan laat maken. Alleen de fly-overs die de A10 op de A2 naar en van Utrecht aansluit moeten blijven natuurlijk, maar dat kan met minder ruimtebeslag. Zie het plaatje hoeveel ruimte dat oplevert!

Reactie Gemeente op inspraakreactie 10 (IR10)
De gemeente is blij met uw positieve reactie op het plan.

Knooppunt Amstel
Alleen de wegaanpassing A2 in knooppunt Amstel valt onder dit project. En de aansluiting naar de A10 die gaat verdwijnen met de aanleg van de nieuwe stadslaan. Voor de rest is knooppunt Amstel onderdeel van het plan Zuidasdok, waarover al besloten is en waarvoor de uitvoering wordt voorbereid.
Zuidasdok heeft een landschapsplan voor dit knooppunt gemaakt. Zie de link Reconstructie knooppunt Amstel – Zuidas.
Daarnaast heeft het knooppunt ook een functie voor de afvoer van water. Dat en andere technische aspecten maken dat een meer ambitieuzere aanpak zoals u die voorstelt niet te realiseren is.

Inspraakreactie 11 (IR11)
Prima plan.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 11 (IR11)
Zie 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 1'.

Inspraakreactie 12 (IR12)

Mooi en waardevol plan.

Wel denk ik dat de aard van tuinpark Amstelglorie niet geschikt is om een doorgaande route in aan te brengen**.** Uiteraard zijn omwonende meer dan welkom om via de hoofdingang te genieten van het groen, de rust en alle beelden op het terrein. Ook zouden er activiteiten speciaal gericht op omwonenden kunnen worden ontwikkeld.

Maar één in- en uitgang garandeert het behoud van de aard van dit schaarse, waardevolle stukje groene rust.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 12 (IR12)
De gemeente is blij met de positieve reactie op het plan (zie ook 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 1').

Er wordt geen doorgaande route in tuinpark Amstelglorie aangelegd. Ambitie is wel een tweede entree voor voetgangers. Het aanbod is dan ook om met het volkstuinbestuur en de tuinders een voorstel nader concreet uit te werken (zie 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 3').

Inspraakreactie 13 (IR13)
De nieuwe bebouwing komt 'een stuk' van Amstelglorie af te liggen.
Hoeveel is 'een stuk'?!

Reactie Gemeente op inspraakreactie 13 (IR13)
De afstand tussen de nieuwe bebouwing van de buurt en de oostelijke grens van Tuinpark Amstelglorie (de oostoever van de sloot) varieert tussen de 40 meter en 120 meter.

Inspraakreactie 14 (IR14)
Prima plan!

Reactie Gemeente op inspraakreactie 14 (IR14)
De gemeente is blij met uw positieve reactie. Zie ook 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 1'.

Inspraakreactie 15 (IR15)
Dit project is fantastisch. Het heeft ruimte gevonden in de stad waar deze nu niet nuttig wordt gebruikt. Het verbindt ook het verrommelde Joan Muyskenweggebied aan de rest van Overamstel dat al ontwikkeld wordt.
Mijn enige punt van kritiek dat ik in deze plannen kan vinden, hoewel ik mij ervan bewust ben dat de openbare ruimte nog niet definitief is ontworpen, is dat de fietsverbindingen op wonderbaarlijke wijze niet goed aansluiten op het nieuwe stadslaan-fietspad en dus ook niet op de brug Duivendrechtsevaart (zeer cruciaal!).
Er zijn vanuit alle nieuw te ontwikkelen buurten geen goede doorsteekjes voorzien naar het fietspad en de brug. Men lijkt er zelfs vanuit te gaan dat de bewoners van het gebouw Enter helemaal moeten omrijden via de oude A2-opritten naast Amstelglorie om het fietspad te bereiken, wat tamelijk gek is.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 15 (IR15)
De gemeente is blij met deze positieve reactie (zie ook 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 1').

Openbare ruimte – fietsverbindingen
Zoals gezegd is de openbare ruimte is nog niet tot in detail ontworpen. In het plan is rekening gehouden met doorsteken naar het fietspad en de brug, ook vanuit woongebouw De Enter. Dit staat inmiddels op tekening aangegeven. De plankaart op p.28/29 is hierop aangepast.

Inspraakreactie 16 (IR16)
Bezwaarschrift tegen investeringsnota A2-entree met extra ingang(en) vanaf de A2 voor toegang naar Amstelglorie.

Amstelglorie is niet een achtertuin van een nieuwbouwwijk. Het is een vrij toegankelijk tuinpark van april tot november van zonsopgang tot zonsondergang.
De biodiversiteit werd dit jaar weer erkent door de AVVN met de hoogste waardering.
Het is een gemeenschap waar mensen elkaar kennen. Men voelt zich verantwoordelijk.
Voorbeelden: Er is nagenoeg geen slingerend afval op het park. Hondenuitlaters loper er met een poepzakje. Bij binnenkomst langs de tuinwinkel en de toko voel je dat je er te gast bent.
Bij meerdere ingangen wordt het te gast zijn onpersoonlijker dat het verantwoordelijkheids-gevoel vermindert. Het gemeenschapsgevoel van de tuinders zal ook verminderen met het resultaat verloedering van het mooie tuinpark. Dit willen wij niet.
Je kan bovendien gemakkelijk om Amstelglorie heen lopen over verbonden voetpaden naar de ingang aan de Jan Vroegopsingel.
Samenvatting:

a. Bij een ingang of ingangen vanaf de A2 voor toegang naar Amstelglorie is de ernstige vrees:
   - AFVAL (na een dag warm weer klachten zoals over park Somerlust, men voelt zich niet verantwoordelijk voor het opruimen van afval.
b. - HONDENPOEP (Bij 1000 nieuwbouwwoningen kans op minstens 200 honden. 1 op de 5 huishoudens heeft 1 of meerdere honden)
c. DRUGSGEBRUIK (bij de bankjes)

Reactie Gemeente op inspraakreactie 16 (IR16)
Extra ingang(en) vanaf de A2 voor toegang naar Amstelglorie
De ambitie van de gemeente is een extra ingang voor voetgangers te maken. Het aanbod is om met het volkstuinbestuur en de tuinders het voorstel nader concreet uit te werken. Zie hiervoor ook de 'Reactie van de Gemeente op inspraakreactie 3'.

Kwaliteit van het tuinpark Amstelglorie
Het tuinpark heeft bijzondere kwaliteiten die waardevol zijn en behouden moeten blijven. Een verloedering of achteruitgang is niet de bedoeling. Vergelijk de toegankelijkheid met natuurgebieden. Mogelijke risico's of gevolgen van een extra entree en wat daaraan te doen is, zullen onderdeel zijn van het vervolgtraject waar het gaat om de concrete uitwerking van de ambitie.

Inspraakreactie 17 (IR17) namens de Fietsersbond
Vanaf en inclusief de Utrechtse Brug geven de plannen een duidelijke verbetering voor fietsers vanuit de Rivierenbuurt en verder naar het zuiden. Hierbij een kanttekening aan het einde van deze reactie.

1. In Oost-Westrichting dit is veel minder het geval. Uit de nota spreekt ook weinig belang-stelling voor het fietsverkeer in dit opzicht. Dit terwijl er zeker mogelijkheden moeten zijn voor verbetering van de fietsverbindingen tussen Amsterdam-Oost en Zuidas-Buitenveldert, Amstelveen via het gebied.

Aan de oostkant spelen hierbij de nieuwe fietsbrug over de Weespertrekvaart in het verlengde van de Amstelstroomlaan, en de fietsbrug over de Duivendrechtse Vaart bij de Amstel.

2. Aan de westkant ontbreekt de Rozenoordbrug in het verhaal. Aan de oostkant zou in het kader van deze nota in ieder geval de toegang vanuit het fietsnet met de fietsbrug over de Duivendrechtse vaart verbeterd moeten worden. Voor de westkant werd op de inloopavond een mogelijk soepeler aansluiting op de Ouderkerdijk getoond, vooral voor de fietser een duidelijke verbetering van de plannen. Dit zou de Rozenoordbrug ook iets beter bereikbaar maken van uit het gebied. Als bezwaar werd genoemd dat het in de hoofdgroenstructuur ligt, maar het lijkt ons dat de hoofdgroenstructuur hierdoor niet zou worden geschaad.
3. Al met al, ook al komt er een oversteek van de J. Muyskensweg-A2 bij de Amstelstroomlaan blijft de Muyskensweg-A2 een grote barrière tussen Oost en Zuid. Het is goed om na te denken hoe dit zo snel mogelijk kan worden verbeterd.
4. Tenslotte de kanttekening over de noord-zuidverbinding.
   De directe verbinding van J. Muyskensweg met de Spaklerweg kent een enorme omweg bij de Macro. Die telt natuurlijk voor fietsers veel zwaarder dan voor auto's. Op de inloopavond was een shortcut te zien, maar die lijkt weinig realistisch. Het is goed om dit probleem ook apart vanuit de fiets te bekijken. Een alternatief voor route langs de Macro voor de fietser loopt via de Buitensingel. Dan is de rotonde op de kruising van der Madeweg-J. Muyskensweg een knelpunt. Deze hoort goed ingericht te zijn voor een hele soepele verbinding in twee richtingen fiets tussen J. Muyskensweg en Buitensingel. Dat heeft nu aandacht nodig.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 17 (IR17)

1. *Verbinding Oost-West*
   De fietsverbinding in oost-west richting tussen Amsterdam-Oost en Zuidas-Buitenveldert, Amstelveen loopt op dit moment vanaf het Science Park, via de Kruislaan in Watergraafsmeer, de nieuwe Solitudo fietsbrug over de Weespertrekvaart, de Amstelstroomlaan en Amstelstroombrug over de Duivendrechtsevaart naar het plangebied en zal vanaf daar over de nieuwe stadslaan en over de Utrechtsebrug richting Amsterdam-Zuid/Zuidas/Buitenveldert lopen. Wanneer de werkzaamheden aan knooppunt Amstel afgerond zijn (pas na 2035) kan ook een recreatieve fietsverbinding via de (onderhouds-)weg aan de zuidzijde van het Volkstuinpark Amstelglorie gemaakt worden richting de Rozenoordbrug over de Amstel om zo Rai/ Buitenveldert en Amstelveen te bereiken, zie ook de visiekaart op pag. 18 van het stedenbouwkundig plan. Deze route zal niet veel sneller zijn dan de bovengenoemde route.

   Er is sprake van een verbetering van de oost-west fietsverbinding doordat de route vanaf de Amstelstroomlaan en over de Utrechtsebrug sterk verbeterd wordt doordat er een aantrekkelijke route en een vrij-liggend fietspad van 5 meter breed wordt gemaakt.

2. *Rozenoordbrug*
   De Rozenoordbrug valt buiten het plangebied. Deze zienswijze is met Rijkswaterstaat gedeeld. Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd aan de fietsbrug over de Duivendrechtsevaart, de weg onder de Utrechtsebrug zal verkeersluw worden en daarmee aantrekkelijker voor fietsverkeer.
   In een volgende fase wordt besloten welke van de 3 opties (pag. 57) voor de aansluiting met de Jan Vroegopsingel uitgevoerd gaat worden.

3. *Barrière tussen Oost en Zuid*
   De barrière zoals u die schetst is voor fietsers niet zozeer de nieuw stadslaan, die is middels een stoplicht oversteekbaar. De Amstel is een groot landschappelijk element met veel kwaliteit, het is vrij vanzelfsprekend dat daarvoor een stukje omgefietst moet worden.

4. *De noord-zuidverbinding*
   De aansluiting van de Joan Muyskenweg met de Spaklerweg ligt buiten dit plangebied en wordt niet in dit stedenbouwkundig plan meegenomen. Ook de Van der Madeweg en Buitensingel vallen niet binnen het plangebied.
   NB: in het kader van project Werkstad Overamstel wordt wel gewerkt aan verbetering van de Joan Muyskenweg en wordt e.e.a. afgestemd op de werkzaamheden vanuit Nieuwe A2 Entree.

Inspraakreactie 18 Bewonersvereniging de Mirandabuurt (IR18)
Op basis van de investeringsnota en de - overigens prettige gesprekken met de heer Kannegieter en mevrouw Kloosterman in oktober dit jaar, heeft Bewonersvereniging de Mirandabuurt helaas in elk geval de volgende ernstige zorgen en fundamentele bezwaren tegen het voorgestelde plan/de investeringsnota, hierbij ingediend als zienswijze en voorzover nodig als WOO-verzoek:

De Bewonersvereniging concludeert dat door de plannen voor het afwaarderen van de afrit S110 richting de stad en het verkeersluw maken van het deel van de snelweg A2 vanaf de ring tot aan de President Kennedylaan, en de geplande extra woningen in dat gebied (met als gevolg extra verkeer), het verkeer (en de verkeersdruk en -stromen) van en naar Amsterdam via de S111 (Gooiweg/ Prins Bernhardplein) en de S109 (RAI / Europaboulevard/ Zuidas per saldo zal toenemen.
De investeringsnota geeft geen blijk van oplossingen daartegen, en evenmin van mitigerende maatregelen om die impact te beperken. Bewonersvereniging de Mirandabuurt meent daarom dat de investeringsnota niet in het belang is van de bewoners van de De Mirandabuurt (het gebied tussen Amstel, Ring A10, Europaboulevard en President Kennedylaan (incl. Kop Zuidas) gelet op de impact op hun leefomgeving, onder meer door (nog verdere) toename van geluidsoverlast van de Ring A10, luchtverontreiniging/ emissie, onbereikbaarheid en verkeers- en mogelijke verschuiving van parkeerdrukte. Daarbij wijst de Bewonersvereniging erop dat op dit moment al (dus zonder dat de plannen in de investeringsnota zijn gerealiseerd) de verkeersinfarcten rond bijv. afslag S109 A10 en Europaboulevard aan de orde van de dag zijn, vooral tijdens evenementen van de RAI. Ook wijst de Bewonersvereniging op de verkeersinfarcten die er recent gedurende een lange periode waren bij de Utrechtsebrug/ Pres. Kennedylaan bij de werkzaamheden aan de Europaboulevard. Bij realisatie van de plannen in de investeringsnota zal logischerwijs het omgekeerde gebeuren.
In dat verband maar ook los daarvan wijst de Bewonersvereniging ook op het volgende, en ter beantwoording de volgende verzoeken om informatie, die voorzover nodig als WOO-verzoeken moeten worden opgevat:

1. Bij het opstellen van de bestemmingsplannen Kop Zuidas (periode tot circa 2018) is bij het bepalen van de maximaal toelaatbare verkeersdrukte en parkeerruimte geen rekening gehouden met de in de investeringsnota voorgestelde plannen. Een vergelijking tussen hoe de verkeersdrukte impact toen was en hoe die nu uitvalt ontbreekt, zodat onduidelijk is wat de toename is en daarmee wat de impact is op de leefomgeving voor de bewoners van in elk geval de de Mirandabuurt, daaronder begrepen de bereikbaarheid, verkeersdrukte, parkeerdrukte, luchtvervuilling / schending van emissienormen en geluidsoverlast. Graag ontvangt Bewonersvereniging de Mirandabuurt die vergelijking en alle overige relevante documenten hierover, daaronder begrepen documenten en/of onderzoeken die door de provincie en het Rijk zijn opgesteld (dus tussen de verkeersdrukte impact en emissienormenimpact van het Bestemmingsplan Kop Zuidas (incl. de herzieningen daarvan). Dit verzoek dient voorzover nodig te worden beschouwd als een WOO-verzoek.
2. Uit de investeringsnota valt op te maken dat bij het opstellen ervan nog geen rekening is gehouden met de impact van het besluit van de Gemeente van maart 2024 inzake de locatiekeuze van een Erotisch Centrum aan de Europaboulevard, op de impact die de investeringsnota heeft op verkeersdrukte, bereikbaarheid, parkeerdrukte en de Luchtverontreiniging / emissienormen en geluidsoverlast voor de Europaboulevard / S109 en de de

Mirandabuurt. Zolang die informatie (al dan niet in samenhang met de informatie onder 1 en 3 hieronder) niet bekend is, heeft Bewonersvereniging de Mirandabuurt ernstige zorgen over wat de impact van de investeringsnota (in samenhang met het EC) is op de leefomgeving van de De Mirandabuurt. Mede daardoor is het voor haar op dit moment onmogelijk om te kunnen bepalen of en zo ja in hoeverre de investeringsnota tot een onaanvaardbare (of zelfs ongeoorloofde) impact op de leefomgeving van de Bewoners van de De Mirandabuurt leidt. Graag ontvangt Bewonersvereniging de Mirandabuurt alle binnen de Gemeente beschikbare relevante informatie en documenten daarover, daaronder begrepen correspondentie documenten en/of onderzoeken, ook die door de provincie en het Rijk zijn opgesteld. Dit verzoek dient voorzover nodig te worden beschouwd als een WOO-verzoek.

3. Uit de investeringsnota valt niet op te maken of bij het opstellen ervan rekening is gehouden met de impact van de plannen van de Gemeente tot "verdichting / woningbouw" in het gebiedsdeel Buitenveldert en met de plannen van de RAI om op haar terrein woningbouw te realiseren. Als beide gerealiseerd moeten worden, heeft de Bewonersvereniging ernstige zorgen over wat dit gaat betekenen voor de impact op de leefomgeving van de bewoners van de De Mirandabuurt. Mede daardoor is het voor haar op dit moment onmogelijk om te kunnen bepalen of en zo ja in hoeverre de investeringsnota tot een onaanvaardbare (of zelfs ongeoorloofde) impact op de leefomgeving van de Bewoners van de De Mirandabuurt leidt. Graag ontvangt Bewonersvereniging de Mirandabuurt alle binnen de Gemeente beschikbare relevante informatie en documenten daarover, daaronder begrepen correspondentie documenten en/of onderzoeken, ook die door de provincie en het Rijk zijn opgesteld. Dit verzoek dient voorzover nodig te worden beschouwd als een WOO-verzoek.

De Bewonersvereniging de Mirandabuurt is desgewenst graag bereid haar zorgen en zienswijze verder toe te lichten

Reactie Gemeente op inspraakreactie 18 (IR18)
De Bewonersvereniging vreest voor een onaanvaardbare aantasting van de leefomgeving van de bewoners van de De Mirandabuurt, onder andere door verslechtering van bereikbaarheid door verkeersdrukte, toename parkeerdrukte, geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De Bewonersvereniging stelt over het onderwerp verkeer dat de verkeersstudies geen goed beeld geven van de verkeersdrukte, dan wel dat de onderzoeken uitgaan van verkeerde uitgangspunten (ontwikkelingen in de omgeving zijn onvoldoende meegenomen) en dat de parkeerdrukte toeneemt.
Verkeer en parkeren
De Bewonersvereniging stelt dat ontwikkelingen in de omgeving, zoals verdichting en het erotisch centrum ten onrechte niet zijn meegenomen in deze verkeersstudies, ook geven de verkeersstudies onvoldoende inzicht in de gevolgen voor de De Mirandabuurt, aldus De Bewonersvereniging.

De aanpassingen aan de A2, realisatie van een stadslaan en de gebiedsontwikkeling van De Nieuwe A2 Entree heeft invloed op de verkeersstromen in dit zuidelijk deel van Amsterdam. Het verkeer zal anders de stad in- en uitrijden. Om in een vroeg stadium in beeld te krijgen of de veranderingen niet leiden tot een onacceptabele verkeerssituatie, zijn verkeersstudies gedaan. De verkeersstudie voor het gemeentelijk wegennet is gedaan op basis van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). De verkeersstudie voor het Rijkswegennet is gebaseerd op het Nederlands Regionaal Model (NRM). Deze verkeersstudies maken onderdeel uit van de investeringsnota en bieden in deze fase van de planvorming voldoende inzicht in de gevolgen van de plannen voor de verkeersafwikkeling. Met andere woorden: er is in beeld gebracht of de plannen een onacceptabele verkeerssituatie veroorzaken; dat is niet het geval.
Naar aanleiding van deze zienswijze is nader onderzoek gedaan naar de effecten op de wegen rondom de De Mirandabuurt aan de hand van het VMA. Uit dit onderzoek blijkt dat er een toename van verkeer zal zijn op het Europaplein Noord, Europaplein Zuid en de President

Kennedylaan. Er zal een afname van verkeer zijn op de Amsteldijk, Churchill-laan, Rooseveltlaan en Rijnstraat. De toename van verkeer op het Europaplein Noord, Europaplein Zuid en de President Kennedylaan zal niet leiden tot doorstromingsproblemen op de kruispunten rondom de De Mirandabuurt. Het aanvullend onderzoek is als bijlage bij de Investeringsnota gevoegd.

Parkeren
De De Mirandabuurt vreest voor een verhoogde parkeerdrukte in en rondom de De Mirandabuurt door de uitvoer van de Nieuwe A2 Entree. Het is onwaarschijnlijk dat de parkeerdruk zal toenemen in de De Mirandabuurt door de uitvoer van de Nieuwe A2 Entree. De realisatie van de Nieuwe A2 Entree zal er niet voor zorgen dat bewoners en bezoekers gaan parkeren in de De Mirandabuurt. In de Nieuwe A2 Entree worden voldoende parkeerplekken gerealiseerd voor bewoners en bezoekers. Daarnaast is de afstand vanaf de De Mirandabuurt naar de Nieuwe A2 Entree minstens 15 minuten lopen. Het is daarom onwaarschijnlijk dat een bezoeker of bewoner van de Nieuwe A2 Entree zijn auto parkeert in de De Mirandabuurt.
De toename van verkeer rondom de De Mirandabuurt zal ook niet zorgen voor een verhoogde parkeerdruk. Het verkeer zal toenemen doordat de A2 wordt afgewaardeerd en het verkeer daarom een andere weg de stad in en uit moet zoeken. Dit verkeer zal dus gericht zijn op andere delen van Amsterdam. Het verkeer zal daarom niet parkeren in de De Mirandabuurt.

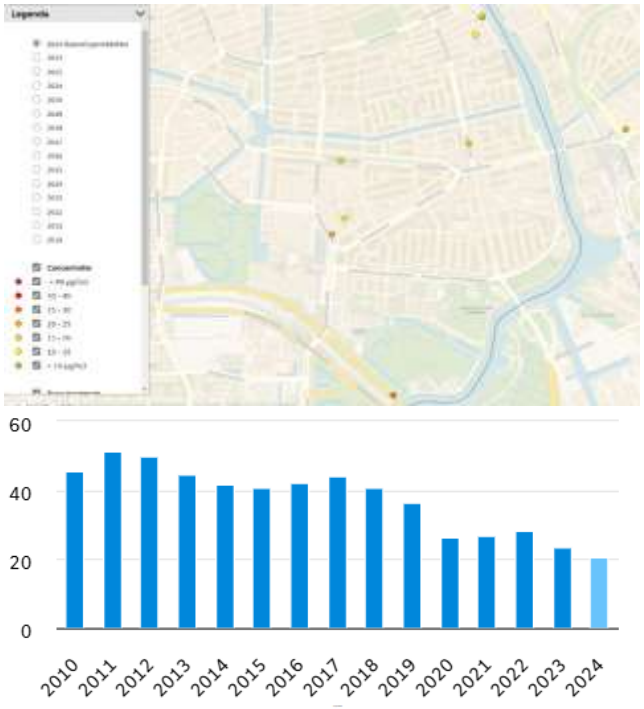
Bij het onderzoek naar een geschikte locatie voor het erotisch centrum is een mobiliteitsscan gedaan naar de te verwachten bezoekersstroom. Een toekomstige verkeersstudie brengt verder in beeld wat de exacte gevolgen van een erotisch centrum op de verkeersafwikkeling zijn.

Geluid
Het geluidonderzoek maakt onderdeel uit van de Investeringsnota en biedt in deze fase van de planvorming voldoende inzicht in de gevolgen voor het geluid. In de volgende fase van de planvorming, als het programma verder wordt uitgewerkt, zal geluidonderzoek in het kader van de juridische planvorming plaatsvinden.
De aanpassingen aan de A2, realisatie van een stadslaan en de gebiedsontwikkeling van De Nieuwe A2 Entree heeft invloed op de verkeersstromen in dit zuidelijk deel van Amsterdam. Door het veranderen van de verkeersstromen vindt er ook verandering van het geluid afkomstig is van deze verkeerstromen plaats. Om in een vroeg stadium in beeld te krijgen of de veranderingen niet leiden tot een onacceptabele geluidsituatie, is geluidonderzoek gedaan (zie geluidsonderzoek omgevingsgeluid wegaanpassing, bijlage 8 bij de Investeringsnota Nieuwe A2 Entree). In het geluidonderzoek is onder andere onderzocht wat de gevolgen zijn voor het geluid op de omliggende Rijkswegen en andere gemeentewegen. Daarbij zijn omliggende wegen en belangrijke wegen op grotere afstand van de Nieuwe A2 Entree beschouwd.
Uit het geluidonderzoek blijkt dat er op een aantal wegen een lichte toename van geluidemissie is doordat het verkeer toeneemt. Deze toename blijft voor de Europaboulevard en de President Kennedylaan onder de 1 dB. Ook de toename van het geluid op de A10-Zuid blijft onder de 1 dB. De exacte toenamen zijn te vinden op pagina 31 en pagina 34 van het geluidonderzoek.
Op grond van artikel 5.78af, derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving is het niet noodzakelijk om maatregelen te overwegen als de toename minder bedraagt dan 1,5 dB. Aangezien in deze situatie de toename minder bedraagt dan 1,5 dB, zijn nadere maatregelen ter voorkoming van geluidsoverlast niet noodzakelijk.
Uit het geluidonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een onaanvaardbare verslechtering van de geluidsituatie, daaronder begrepen in de De Mirandabuurt.

Lucht
Voor de Nieuwe A2 Entree is onderzoek naar luchtkwaliteit niet noodzakelijk.
In de Investeringsnota is opgenomen dat bij de uitwerking van de gebiedsontwikkeling rekening wordt gehouden met de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2024 (welke is gebaseerd op het Actieplan Schone Lucht). Hierin zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Binnen de zone van 150 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg worden geen gevoelige bestemmingen geprojecteerd.
- Bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 25 meter gemeten van de rand van de weg worden geen gevoelige bestemmingen geprojecteerd.

Voor wat betreft de Mirandabuurt geldt dat de luchtkwaliteit ter plaatse acceptabel is en dat de verwachting dat de luchtkwaliteit ook steeds beter wordt. Dit blijkt uit onderstaande afbeeldingen.



Bron: maps.amsterdam.nl

Uit bovenstaande afbeeldingen valt bijvoorbeeld af te lezen dat de luchtkwaliteit in de loop der tijd aanzienlijk is verbeterd en dat deze trend nog niet ten einde is. Dat is ook een logische ontwikkeling, Amsterdam heeft het Actieplan Schone Lucht vastgesteld. In dit actieplan zijn maatregelen opgenomen die ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit in Amsterdam dusdanig verbetert dat in 2030 wordt voldaan aan de (strenge) luchtkwaliteitseisen van de WHO. Een van de maatregelen die getroffen wordt om dat te halen is het steeds meer verbieden van uitstotende auto's in de bebouwde kom. De luchtkwaliteit zal in Amsterdam in zijn geheel verbeteren. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de luchtkwaliteit in de Mirandabuurt door de mogelijke verkeerstoename dermate verslechtert dat deze als onacceptabel moet worden beschouwd.

Inspraakreactie 19 (IR19) Bewonersvereniging De Mirandabuurt

Deze reactie is identiek aan inspraakreactie 18.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 19 (IR19)

Zie reactie op inspraakreactie 18.

Inspraakreactie 20 bestuur van Tuinpark Amstelglorie (IR20)

Amsterdam wordt drukker en de stad dikt in. Dat is ook te merken op tuinpark Amstelglorie: aan de Noordkant komt de Ringweg A10 onze kant op. Aan de Oostkant de bebouwing die mogelijk wordt door de afwaardering van de A2. En ook onze bodem drukt onze neuzen op het feit dat we tuinieren in de stad: veel tuinen blijken flink vervuild met lood. Het is allemaal niet nieuw en we realiseren ons dat het erbij hoort: er is woningnood en we willen graag dat ook onze kinderen en nieuwkomers een plekje kunnen vinden in onze stad. Dus moeten we leren onze ruimte te delen, ook Amstelglorie. Hoe dan ook: Dat we nieuwe buren krijgen vinden de meeste tuinders gewoon leuk, dan wel een gegeven. En enkelen vinden het ook spannend.

In 2019 stelde de Algemeen Ledenvergadering een visie op ons park vast, met vijf kernwaarden die we belangrijk vinden bij toekomstige ontwikkelingen:

1. Evenwicht tussen dieren, planten en mensen
2. Balans tussen rust en reuring
3. Het versterken van onze schakelfunctie
4. Hechtere verbindingen met stad en buurt
5. Meer openheid – in uitstraling en entree

Deze vijf punten vormen voor ons de meetlat langs welke we de plannen voor de nieuwe entree hebben beoordeeld.

Proces

We zijn tevreden over het participatieproces dat de gemeente tot dusverre heeft gevolgd. De toelichting die het projectteam gaf tijdens een speciale tuindersmiddag werd gewaardeerd, alsook het overleg tussen het bestuur en de projectleider en diverse vervolgcontacten. Ook bezochten veel tuinders de andere participatie- en voorlichtingsbijeenkomsten.

Open park

Terecht en logisch kijkt de gemeente naar de Amstelscheg (waar Amstelglorie deel van uit maakt) als plek waar de bewoners van het nieuwe Entreegebied kunnen genieten van groen. "Voor de nieuwe A2 entree met ligging aan de hoofdgroenstructuur, Amstelscheg en het tuinpark Amstelglorie wordt aan deze opgave invulling gegeven door de aanleg van aantrekkelijke en veilige wandel en fietsroutes, het creëren van plekken voor sport, spel en natuurbeleving, het geven van een impuls aan het landschap door beheer en het realiseren van ecologische verbindingen".

Op 26 oktober heeft het bestuur een discussiemiddag georganiseerd over de plannen, waar ruim 40 tuinders aan meededen. In kleine groepjes zijn argumenten verzameld die de basis vormen voor deze zienswijze, die in conceptvorm ook nog ter becommentariëring aan tuinders is voorgelegd. Het bestuur is verantwoordelijk voor de eindtekst.

Buren en andere bezoekers die de waarden van ons park delen, zijn nu en straks het hele jaar welkom (op de tijden dat het park toegankelijk is). Ons park is niet alleen voor tuinders en de huidige bezoekers een fijne plek om te wandelen, te luieren of een boek te lezen. Maar straks ook voor onze buren en nieuwe bezoekers. We snappen en accepteren dat het daardoor drukker zal worden. De nieuwe buurt biedt ook een kans: als de nieuwe bewoners een band krijgen met ons park, willen ze zich wellicht ook inzetten voor het behoud. Sowieso zijn we ingenomen met nieuwe gasten bij activiteiten als de kunstroute, onze muziekdagen, de Amstel Academie en bij de activiteiten op onze publiek tuin de Hemkerhof. Het park is prachtig en we delen graag onze mooie plek. Tegelijk zoeken we naar wegen om te zorgen dat de tuinders van het park óók kunnen blijven genieten van hun fijne plek. En dat komt soms best nauw: picknickers vinden we bijvoorbeeld gezellig op onze speelweide, barbecuers een stuk minder.

In onze visie schreven we al gericht op zoek te gaan naar actieve verbindingen tussen tuinpark en 'buitenwereld'. "Door andere partijen of organisaties bij ons park te betrekken,

kunnen we bezoekers eerder 'iets actiefs' meegeven (een ervaring, een stukje bewustwording, de ontdekking van een groengebied, cultuur of erfgoed), en kan Amstelglorie uitgroeien tot een geïntegreerd deel van de buurt en stad". Met een open basishouding in combinatie met de verschillende activiteiten die voor iedereen toegankelijk zijn, hopen we invulling te kunnen geven aan deze ambitie.

Toegangshek

De gemeente spreekt in het plan de wens uit Amstelglorie toegankelijker te maken door het maken van een toegang aan de oostwest zijde in afstemming met het tuinpark. Die wens komt niet als een verrassing. In onze eigen visie (2019) schreven we al: "Op termijn (zeker na de verwachte ontmanteling van de A2) zouden we er ook over kunnen denken om meer in- en uitgangen op het park te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van tourniquets (draaihekken)".
De vraag of we onze nieuwe buren en andere bezoekers welkom heten op ons park, staat niet ter discussie. Dat geldt wel voor de vraag of een 'achteringang' daartoe nodig is. Het bestuur heeft een positieve grondhouding en gaat graag in op de uitnodiging van de gemeente daarover in gesprek te gaan. Daarbij geldt dat we onze tuinders altijd goed zullen meenemen. Mede om die reden schetsen we ook de bedenkingen en andere gedachten die er leven:

- Voorstanders van een nieuwe ingang redeneren dat het in de rede ligt een korte route te bieden die het park ingaat, omdat dat richting nieuwe buurt nu eenmaal het meest uitnodigend is: te voet is het via de hoofdingang immer een flink stuk om.
  Zij zien de bereidheid om een ingang te maken als lakmoesproef dat we het echt menen met onze gastvrijheid richting nieuwe buurt.
- Tegenstanders van een extra ingang vrezen vooral dat een ingang die weinig in het zicht ligt ertoe zal leiden dat er mensen het park opkomen die overlast zullen veroorzaken, waarbij alcohol, drugs, rommel en criminaliteit genoemd worden. De inschatting in welke mate deze verschijnselen zullen optreden verschillen sterk.
- Hoewel het park (tot zonsondergang) nu ook voor iedereen toegankelijk is, zijn er bij de huidige, mooie hoofdingang vaak mensen, waar toch een vorm van 'toezicht' van uit gaat. Bij een achteringang kan dat anders zijn. Een schrikbeeld is de noodzaak van toegangs-borden met een waslijst ge- en verboden, een fenomeen wat we nu gelukkig nog niet nodig
  hebben. Inclusief moeilijk waar te maken handhaving.
- Eén van de gedachten die leeft is om een nieuwe ingang niet 'weg te moffelen' en te beperken tot een poortje of tourniquet, maar juist ruim op te zetten in het volle zicht, zodat bezoekers gelijk weten dat ze een andere ruimte betreden en niet 'binnensneaken'. Sowieso nodigt een duidelijke ingang uit om mensen op natuurlijke wijze welkom te heten, bijvoorbeeld door een praatje te maken.
- Méér mensen op het park, ook in de stille winter, wordt ook genoemd als aangenaam. Behalve gezellig biedt het in potentie ook sociale veiligheid. Omgekeerd zijn er andere tuinders die bang zijn dat meer mensen van 'buiten' op het park juist onveiligheid met zich meebrengen.

Het is ons niet helemaal duidelijk of de gemeente denkt aan één of twee ingangen: de visiekaart op pagina 19 suggereert twee ingangen, de plankaart op pagina 27 één. De reserves bij een deel van onze tuinders in gedachten hebbend, lijkt een gesprek over één poort meer in de rede te liggen. Voor de volledigheid zij erop gewezen dat de parkeerplaats aan de Jan Vroegopsingel óók een ingang is, die in theorie van een tourniquet kan worden voorzien, al biedt dat qua ligging weinig aan de nieuwe buurt.

a. Het is de wens vast uit te zoeken of een tourniquet technisch gezien wél toegang kan bieden aan wandelwagens, rollators en mogelijk rolstoelen en niet aan fietsers. Sowieso moet een ingang, net als de hoofdingang, afsluitbaar zijn. We hechten eraan zelf zeggenschap te hebben over de openingstijden, net als bij de hoofdingang.
b. Er bestaan verschillende opvattingen over de exacte locatie van een eventuele doorgang. Dat gaat alle tuinders aan, maar niet in de laatste plaats de nabije buren.

Uiteraard denken we daar graag over mee.

Proef

We realiseren ons goed dat Amstelglorie via de Bond huurt van de gemeente, die als het ware onze huisbaas is. We waarderen het dan ook dat de gemeente in het plan aangeeft het gesprek te willen aangaan. Aan onze kant is door diverse mensen de wens geuit sowieso in te zetten op een proef met een achteringang voor een van tevoren vastgestelde periode. In zo'n setting kunnen van tevoren een aantal criteria afgesproken worden waarmee tijdens de proefperiode ervaring wordt opgedaan. Zo leren park en gemeenten in de praktijk of een ingang werkt zoals gehoopt of voorzien, kunnen randverschijnselen worden aangepakt en bestaat er altijd de optie in te grijpen als de effecten tegenvallen.
We realiseren ons dat een proef waarbij er daadwerkelijk wordt ingegrepen in de fysieke omgeving (pad, poort) best uitdagend is: als je serieus bent, moet je ook bereid zijn ingrepen terug te draaien of anders in te vullen.
Punt van overweging daarbij is dat Amstelglorie onderhoudsplichtig is. Een intensiever gebruik betekent op een aantal punten ook méér onderhoud. Dat moet waar te maken zijn. Een voorbeeld is dat meer bezoekers het nodig kan maken prullenbakken neer te zetten. Die moeten dan ook weer geleegd worden.

(Fiets)routes

Er bestaat geen steun voor het realiseren van een fietsroute over het tuinpark**.** Tuinders zien de meerwaarde niet in van en 'shortcut' in het verlengde van Amstelstroomlaan ten opzichte van een route die net langs het tuinpark zou lopen.
Voor fietsers maakt het nauwelijks uit: een klein stukje omfietsen scheelt hooguit een minuutje. Qua recreatieve waarde is een route om het park niet minder aantrekkelijk dan dwars door de westkant van ons park. Tuinders zelf zien de meerwaarde van de aanwezigheid van doorgaande fietsers ook niet in: die zijn gewoon onderweg. Een doorgaande fietsroute verhoudt zich ook slecht met de veiligheid van spelende kinderen op ons park. Recreatieve fietsers die de moeite nemen via de hoofdingang een ommetje te maken zijn en blijven van harte welkom.
Een suggestie is om de bouwweg voor de A10 na realisatie van die wegverbreding als wandelroute in te richten.

Biodiversiteit

We zijn trots op de erkenning die Amstelglorie in de plannen krijgt als groene long voor de stad en de hoge mate van biodiversiteit die wij hebben weten te bereiken en zelfs verbeteren. Recent kreeg Amstelglorie opnieuw de maximale vier stippen toegekend bij een keuring in het kader van het Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren. "Een prachtig constant beeld op hoog niveau", aldus de beoordeling. Niet voor niets staat het evenwicht tussen dieren, planten en mensen op één in onze prioriteitenlijst.
Als het drukker wordt op Amstelglorie, kan dit effect hebben op de biodiversiteit. De kunst is om te kijken hoe je de druk op planten en dieren acceptabel kunt houden. Daar zien we mogelijkheden toe**.**
Dat de bestaande weg wordt afgewaardeerd, is positief voor mens en dier, in de eerste plaats in de groenstrook tussen de weg en Amstelglorie. Minder auto's betekent minder vervuiling en geluid. Er zullen méér fietsers en wandelaars komen, die veel minder impact hebben.

a. De plek van de voorgestelde ingang ligt precies bij het IJsvogeleiland en de paddenpoel, twee stukjes park met bijzondere betekenis voor dieren. Vanuit biodiversiteitsoogpunt misschien niet de meest ideale plek. Sowieso is het goed je te realiseren dat dieren niet om een extra ingang vragen.
b. Een extra ingang betekent een extra doorkruising van het ecolint. Dat vraagt om creativiteit om die impact te beperken. Sowieso moet postzegelisering van natuur tegengegaan worden.

c. Elk park nodigt uit om je hond uit te laten, logisch. Loslopende honden willen we echter niet op het park en ook bij ons is de norm dat het baasje de poep opruimt. Niet elke tuinder ziet er naar uit hondenbezitters hierop aan te spreken. Al dan niet gekscherend is de optie van veeroosters genoemd, maar dat is zeker geen breed gedragen wens. Een tuinder verwoordde de zorg dat anti-vlooienmiddel dat huisdieren bij zich dragen van invloed is op andere insekten.
d. Veel katten op het park jagen op vogels en andere beesten. Er bestaat zorg over extra katten van nieuwe bewoners, die de overlevingskansen van kleine dieren verder beperken. Die zorg wordt door anderen enigszins gerelativeerd omdat veel katten van de nieuwe buren überhaupt niet buiten zullen komen, laat staan de weg naar ons park vinden.
We kunnen bezien of we buurtbewoners die dat willen ook kunnen laten profiteren van voorzieningen als moestuinbakken, die een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Ook schooltuinen, educatie, 'werkbrigades' en het ondersteunen van oudere tuinders zijn genoemd.

We adviseren te bezien welke kansen de herinrichting biedt om de corridor tussen enerzijds het ML-Kingpark en Amstelpark en anderzijds Amstelland te versterken. Draag er dus zorg voor dat ook de kop van de Amstelscheg groen genoeg blijft.

Sport

Amstelglorie is geschikt voor sporten die niet teveel druk leggen op de biodiversiteit. Het park is perfect om te wandelen en te joggen. Een school in de buurt komt jaarlijks langs voor de avondvierdaagse: dat mag gerust vaker. Menig tuinder heeft zijn kinderen er leren fietsen, of leerde er dat zelf. Er is een klimbos en het grote veld wordt gebruikt voor yogales of een balletje te trappen. Wat we niet bij ons park vinden passen zijn uitgebreide fitnesstoestellen of balsporten in georganiseerd verband. Er kan veel, maar niet alles: precies de balans tussen rust en reuring.

Tram

In de nota staat dat een eventuele toekomstige aanleg van een tram niet op de middenberm van de nieuwe weg past, maar (als dat aan de orde is) nog naast de weg en het fietspad, in de richting van Amstelglorie gerealiseerd zou moeten worden.

We volstaan nu even met de constatering dat dit wel zou betekenen dat er een nieuwe geluidsbron gecreëerd zou worden met impact op ons park.

Bebouwing

- Het belooft een mooie wijk te worden.
- Door de wijk groen in te richten, voelen mensen zich meteen 'buiten' en ontstaat er een mooie doorgang naar de Amstelscheg.
- De tekeningen in het plan suggereren dat de bebouwing niet hoger wordt dan zes verdiepingen, los van de bestaande gebouwen die veel hoger zijn. Dat wordt als alleszins acceptabel gezien. Bij hogere gebouwen is de vrees dat er licht wegvalt op het park en 'inkijk'. Omgekeerd kan er door verlichting juist lichthinder ontstaan.
- Tuinders zien mogelijkheden om samen te werken met de nieuwe school die in de plannen zit, bijvoorbeeld op het gebied van educatie of wellicht een schooltuin.
- Last but not least: de voorzieningen die straks in de nieuwe wijk zullen komen, zijn straks ineens ook dichter in de buurt voor de tuinders van Amstelglorie. Door daar gebruik van te kunnen maken, ontstaat ook in die richting een band tussen de wijk en het tuinpark.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 20 (IR20)

De gemeente waardeert deze uitgebreide zienswijze en de heldere uiteenzetting daarvan, mede aan de hand van de vijf kernwaarden uit de visie die door de ALV van uw tuinpark zijn opgesteld.

Open park
Die waardering geldt zeker ook de open basishouding om op zoek te gaan naar actieve verbindingen tussen tuinpark en 'buitenwereld'. Vanzelfsprekend geldt daarbij dat bezoekers de regels van het tuinpark dienen te respecteren. En dat het nauw steeds zoals u schrijft wat wel en niet kan. Barbecueën kan bijv. op andere plekken.

Toegangshek
Het klopt dat op de visiekaart nog 2 toegangen staan ingetekend. Deze kaart komt uit de Principenota, dat als 1e planfase is vastgesteld door het bestuur. In de nu voorliggende Investeringsnota is een aangepaste plankaart opgenomen waarin wordt uitgegaan van één extra toegang aan de oostzijde (zie p. 28/29 van de Investeringsnota).

De gemeente werkt graag mee aan een duidelijke ingang, op de goede positie en de invulling van de entree. Zodat dit aansluit bij de kernwaarden van het volkstuinpark (2019):
- Hechtere verbindingen met stad en buurt
- Meer openheid – in uitstraling en entree

De gemeente erkent de bezorgdheid die leeft onder de volkstuinders over de ambitie van het realiseren van een tweede entree. Het aanbod is om dit met het volkstuinbestuur en de tuinders nader concreet uit te werken. Samen met het tuinpark zal worden onderzocht welk type toegangspoort geschikt is. En zullen de exacte locatie ervan alsmede de openstellingstijden in overleg worden bepaald.
Het Amstelpark heeft een tourniquet aan de noordkant, dit kan als voorbeeld dienen. Hier kan worden gekeken hoe dit werkt.
Bij de bepaling van de exacte locatie zal de gemeente tevens een ecoloog betrekken (zie ook onder *Biodiversiteit*).

Proef
Een proef zoals voorgesteld is afhankelijk van de uitkomst van het gezamenlijk uitwerken van een tweede toegang voor voetgangers, maar is zeker het afwegen waard.

(Fiets)routes
Er komt geen fietsroute door het tuinpark. De fietsroute leidt om het park heen. Dat geldt ook voor (de ambitie van) het aanleggen van een wandelpad. Uw suggestie om de bouwweg voor de A10 na realisatie van de wegverbreding als wandelroute in te richten, lijkt een goede suggestie. Voor de zekerheid melden wij dat uitvoering voorlopig niet aan de orde is, omdat werkzaamheden van project Zuidasdok tot 2036 zijn voorzien.

Biodiversiteit
Met Amstelglorie onderschrijft de gemeente het belang van biodiversiteit.
De plek voor een extra entree moet, zoals onder het kopje *Toegangshek* ook aangegeven, in samenspraak met het tuinpark, nader worden onderzocht. De gemeente zal hier een ecoloog bij betrekken, die tevens kan adviseren over de door u genoemde punten onder a. tot en met d.

Ambitie is dat de kop van de Amstelscheg groen blijft. Om de corridor tussen enerzijds het ML-Kingpark en Amstelpark en anderzijds Amstelland te versterken zullen we bij de uitwerkingen van het plan samenwerken met andere teams en brede expertise als ecologie.

Sport
Rust en reuring moet in balans blijven. Hier horen passende activiteiten bij. Amstelglorie bepaalt zelf welke activiteiten passend zijn.

Tram
De aanleg van een tram is niet aan de orde. De mogelijkheid tot aanleg wordt wel opengehouden voor de toekomst. Maar of een aanleg ooit daadwerkelijk zal worden gerealiseerd, is nu niet te voorzien.

Bebouwing
De bebouwing zal zowel hoger als lager dan 6 verdiepingen worden. Zie bijvoorbeeld de doorsnede op pag 25. De hoogtes van de gebouwen zullen variëren, een deel zal rond de 6 verdiepingen worden en daar bovenop zijn ook terugliggend hogere accenten mogelijk, zie ook de voorbeelduitwerking op de voorkant van het boekje. En toegevoegd zijn ook de voorbeelduitwerkingen op p. 30-31.

De afstand tussen de nieuwe bebouwing van de buurt en de oostelijke grens van het Volkstuinenpark Amstelglorie (de oostoever van de sloot) varieert tussen de 40 meter en 120 meter. De afstand tussen de bebouwing tot de dichtstbijzijnde tuin in Amstelglorie is minimaal 55 meter. De nieuwe gebouwen zullen te ver weg staan om licht in het park weg te nemen. Het zijn voornamelijk de bestaande bomen in en langs Amstelglorie die voor schaduw zorgen en ook voor privacy.

Inspraakreactie 21 (IR21)
Natuurtuinpark Amstelglorie
Maak een doorlopend pad buiten om Amstelglorie heen. Een deel, het schelpenpad op de Jan Vroegopsingel ligt er al. Lopen, rennen in het groen!
Amstelglorie is… een landgoed voor de planten en de dieren. Dat bevordert de biodiversiteit, hoogwaardig groen! Broodnodig! De tuinders van Amstelglorie zijn de bedienden. Ze onderhouden het hele park gratis. Amstelglorie wil gasten graag ontvangen bij de ingang, die ene ingang. Daar is de informatie over wat er wel en niet mag, daar is het clubhuis, sociale veiligheid, ijsjes en koffie van Anita, loslopende tuinders die vragen kunnen beantwoorden.
Die ene ingang maakt dat de gast zich als goede gast gedraagt. Meer ingangen zullen dat goede gedrag ongedaan maken. Er heerst hier nu rust, dat hebben planten en dieren nodig. Toch is hier nu ook veel activiteit, kijk op de website van Amstelglorie: meer te doen voor meer Amsterdammers!!

Reactie Gemeente op inspraakreactie 21 (IR21)
Het verlengen van het (schelpenpad) rondom/buitenom het park is onderdeel van de visie. Daar wordt dus al op ingezet. Ook nieuwe bewoners hebben behoefte aan rust, natuur en buitenzijn. Zij kunnen hun wandelingen uitbreiden door de aanleg van extra routes waar zowel een schelpenpad buiten Amstelglorie onderdeel van kan zijn als een extra entree.
Voor zover bezoekers rondwandelen op Amstelglorie, blijven zij te gast. Voor wat betreft deze extra entree verwijzen we naar de 'Reactie Gemeente op inspraakreactie 3'.

Inspraakreactie 22 (IR22)
Zienswijze tuinders Tuinpark Amstelglorie inzake Investeringsnota A2 entree
Bij deze reageer ik mede namens een groep tuinders van Amstelglorie op de Investeringsnota Nieuwe A2 Entree. Wij beperken ons tot een mogelijke ingang vanaf de Joan Muyskenweg en de lichtvervuiling op Amstelglorie.
De meeste tuinders zijn van mening dat de plannen van de gemeente voorzover wij het kunnen overzien een verbetering is voor dit gebied. Dit geldt ook voor de afwaardering van de A2 als voor de voorgestelde bebouwing. Amstelglorie zal minder geluidsoverlast krijgen in de nieuwe situatie. Maar niet alles is Rozengeur en Manenschijn.

De zienswijze van het bestuur van Amstelglorie

Het bestuur van Amstelglorie heeft een zienswijze ingediend waar wij niet achter staan en wij denken dat dit geldt voor de meeste tuinders. Vandaar dat wij zelf een zienswijze indienen. Het bestuur heeft een discussiemiddag georganiseerd voor 40 tuinders. Waarbij de meningen nogal uiteen liepen omdat het proces niet goed werd aangestuurd door het bestuur. Iedereen had een andere mening variërend van geen bebouwing, drie ingangen, een groot ingangshek, een tourniquet tot helemaal geen ingangen. De zienswijze van het bestuur van Amstelglorie is vis noch vlees. Er wordt gewauweld over waarde van het park enz. enz. met een onderdanige toon naar de gemeente. Wij onderschrijven deze zienswijze absoluut niet. De zienswijze is gebaseerd op de 40 tuinders die deel hebben genomen aan de discussie. Enkele tuinders die hierbij aanwezig waren zijn behoorlijk gefrustreerd over de gang van zaken. Er is niet gestemd er lag geen stuk van het bestuur waarover gediscussieerd kon worden. Tot slot de 40 tuinders zijn niet representatief. Amstelglorie telt 440 tuinen en ongeveer 750 tuinders. Dat is dus iets meer dan 5 % van de tuinders. Ook schoot het alle kanten op over met name de toegankelijkheid van Amstelglorie vanaf de Joan Muyskenweg.
Wat ons betreft mag de zienswijze van bestuur in de prullenbak worden gegooid.

Nu de investeringsnota.
Extra ingang
In de investeringsnota staat dat de nieuwe bewoners een park krijgen voor hun deur en dat het voor hen wordt ontsloten. Er staat niets over dat het een volkstuinpark is met een eigen karakter dat is aangelegd door de tuinders en beheerd wordt door de tuinders. De onderhoudsplicht van Amstelglorie heeft grenzen. Een plicht overigens waar de gemeente nooit op heeft gehandhaafd en dit ook niet zal doen.
Alles wat de gemeente extra wil zal geld kosten structureel en incidenteel. De gemeente zal er voor moeten betalen. Als schrijnend voorbeeld noem ik de wens van de gemeente dat we meer toegankelijk moeten zijn. Nou dat zijn we ongeveer vanaf onze oprichting maar toen het bestuur destijds aan de gemeente vroeg om te helpen met de inrichting van de ingang zodat er meer fietsen geplaatst konden worden met fatsoenlijke nieuwe fietsenrekken gaf de gemeente niet thuis. Omdat we gedwongen werden alles zelf te doen zijn er ook zaken misgelopen. De extra toeloop van bezoekers op het park leidt zonder meer tot veel extra werk dat niet kan worden waargemaakt met vrijwilligers. Nu al worden op Amstelglorie veel te veel werkzaamheden uitbesteed op kosten van de tuinders die niet meer in eigen beheer worden uitgevoerd. Er is een werkorganisatie op Amstelglorie die de werkzaamheden voorbereid en uitvoert met vrijwilligers. Maar hier zitten grenzen aan. Vrijwilligers zijn geen stabiele factor al gaat het tot op heden redelijk.
Amstelglorie is een volkstuinpark en geen openbaar park. Amstelglorie is geen Amstelpark. De laatste is echt een park voor bezoekers. Er zijn tourniquets waar ook rollators en kinderwagentjes door heen kunnen en er zijn open toegangen maar er is wel professionele bewaking en toezicht zowel in het park en rond de toegangen. Om 18.00 uur gaan alle ingangen dicht en er is nachtbewaking. Amstelglorie heeft dit alles niet. Wij zijn voorstander van zo min mogelijk regels op het park voor de bezoekers. Het Amstelpark heeft 15 strenge regels, eigenlijk veel meer omdat regels zijn samengevoegd, als je je niet houdt aan de regels wordt je van het park gezet. Dit willen en kunnen wij niet. Het moge duidelijk zijn dat wij geen groot voorstander zijn van meer ingangen. **Nu al is de hoofdingang slecht beheersbaar, er is te weinig toezicht op wie er binnenkomt en het levert herhaaldelijk problemen op met "bezoekers" die andere bedoelingen hebben dan genieten van de natuur op Amstelglorie**. Op andere parken waar meerdere toegangen zijn hebben de tuinders zich verschanst achter hoge (stalen) hekken en dichte hoge struiken. Dit is niet voor niets gebeurd want er waren vele inbraken op de tuinen waar de tuinders zich dan tegen gaan bewapenen. De reglementen schrijven voor dát dat niet mag maar de tuinders beroepen zich op overmacht. Er wordt dan ook niet tegen opgetreden. Ik moet er niet aan denken dat we zo'n tuinpark worden. Maar goed als er dan toch een extra ingang moet komen dan in ieder geval niet aan de randen van het park maar in het midden naar het park. De extra ingang hoeft niet in het verlengde van een pad te worden aangebracht maar

kan ook uitkomen om een pad wat kruist. Er mag in ieder geval geen groot hek worden geplaatst zoals bij hoofdingang want dan wordt er alsnog doorheen gefietst, gescooterd enz. enz. Als er dan toch een ingang moet komen dan een veilige afsluitbare hoge tourniquet en met een sleutel of een die op afstand wordt bediend met elektronica. Dit kan mogelijk nog nader worden onderzocht. In ieder geval zou de gemeente de bouwkosten, paden, fietsenrekken en onderhoudskosten van een degelijke voorziening moeten dragen, zo niet, dan geen extra ingangen. In ieder geval is het niet handig om sleutels aan alle tuinders te verstreken want dan staat het hek vermoedelijk altijd open. Totdat er wat gebeurt. Dan sluiten tuinders het hek permanent af. Immers tuinders die er zomers slapen moeten zich wel veilig voelen. Dit geldt zeker ook voor de kinderen die op Amstelglorie spelen, velen hebben hier leren fietsen.

Lichtvervuiling
De lichtvervuiling is nu al een probleem met name door het Mercure hotel en het van der Valkhotel. Dit zijn de hoogste gebouwen in deze strook. De nieuwe bebouwing leidt ertoe dat de lichtvervuiling aanzienlijk gaat toenemen. Dit is schadelijk voor de flora en fauna die op Amstelglorie aanwezig zijn.
Dit kan worden opgelost door de nieuwe woningen trapsgewijs te bouwen en er hogere bomen in meerdere rijen te zetten. De nieuwe bewoners kijken dan niet op het volkstuinpark waarbij de bewoners van Amstelglorie zich bespied kunnen voelen. Omgekeerd wanen de Amstelglorianen zich in het groen. Nu al verzoeken wij de gemeente aandacht te besteden aan de lichtvervuiling van deze hotels en er met de nieuwe bouwplannen rekening te houden.
Tot zover.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 22 (IR22)
1. Hier wordt de hele Amstelscheg bedoeld en de aanleg van wandel en fietspaden.
2. Wat betreft de extra toegang voor voetgangers en de kosten waar gemeente mee rekent, kan het volgende worden geantwoord. Er worden geen aanpassingen op Amstelglorie zelf voorzien, alleen de bouw van een voetgangers bruggetje over de waterloop rond het park en een (schuif of draai)hek. De kosten van deze laatste werkzaamheden betaalt gemeente, inclusief het beheer en onderhoud. Er is in de raming niet voorzien in een extra bijdrage aan het onderhoud van het Volkstuinpark zelf.
3. Een volkstuinpark is geen openbaar park maar is openbaar toegankelijk. De locatie van een eventuele tweede ingang moet nader worden onderzocht. Zie ook reactie Gemeente op inspraakreactie 3.
4. Het trapsgewijs bouwen en hogere bomen in rijen zullen worden meegenomen in de uitwerking.

Inspraakreactie 23 (IR23)
Hierbij reageer ik op de Investeringsnota Nieuwe A2 Entree.
Andere tuinders hebben in hun reacties al diverse onderwerpen benoemd. Wat mij bezighoudt en opvalt is:
1. De nieuwe Muyskenweg lijkt niet persé rustiger te worden met 3 stoplichten en 10.000 remmende en optrekkende auto's per dag. Mocht eea doorgaan, dan graag aandacht voor de tikkende geluiden bij stoplichten. Géén tikken.
2. Op advies van onder andere Peter-Jan Kannegieter ben ik naar de andere (pilot) tuinparken geweest met extra ingangen aan de achterkant: Nut en Genoegen en Sloterdijkermeer. Ik was geschokt door het aantal hoge, afgesloten tuinhekken, voornamelijk bij de achter ingangen. Dat is nu op Amstelglorie niet zo. Het aantal afvalbakken op het park, nodig dus, extra taak voor een vrijwilliger. En het gebod op de Mededelingenborden en bij een bankje 'geen alcohol, geen drugs'. Dat probleem hebben wij nu helemaal niet. Sowieso veel meer geboden en verboden op die parken. Ons Buiten heeft aan 1 zijde hekken, heeft géén hekken aan de achter- en zijkant bij de Nieuwe Meer en de Oeverlanden. Dat wilde Ons Buiten per se niet en dat is gehonoreerd.

Peter-Jan Kannegieter heeft zowel tijdens de bijeenkomsten in mei in het Mercure Hotel als tijdens de informatiebijeenkomst in juni op Amstelglorie gezegd dat er geen extra ingangen HOEVEN te komen. Niet doen dan! Waarover gaat dit dan?
Zijn we voorgelogen? Waren het geen oude tekeningen?!? Ineens staat er toch een hek ingepland in de Investeringsnota. In de stukken staat ook dat de Gemeente 'Bewegen' hoog in het vaandel heeft staan. Wat is het probleem voor buurtbewoners om een stukje verder te lopen en over de net aangelegde wandelpaden op de Jan Vroegopsingel naar het Oeverbos of Amstelglorie of Ouderkerk te lopen of de hond uit te laten (mogen los in het poldergebied vanaf kleine parkeerplaats richting de Politie).
Tuinpark Amstelglorie behoeft geen toegangshek aan de (mogelijk in de toekomst afgewaardeerde) A2 zijde en wel hierom:
In de Visie van 2019 (hiernaar wordt ook door het Amstelglorie bestuur verwezen) is gekozen voor een balans tussen Reuring en Rust op het Tuinpark. Reuring aan de kant van de Jan Vroegopsingel vanaf de hoofdentree en de andere entree op de Parkeerplaats. Daar is een educatieve plek met lemen ruimtes in ontwikkeling: De Hemkerhof. Bij beide ingangen is sowieso de dagelijkse reuring van in- en uitgaande tuinders.
Aan de A2 zijde van Amstelglorie is een paddenpoel, een ijsvogelwand. Dat zouden de rustgebieden blijven. Daar een extra toegang staat haaks hierop!
Amstelglorie is geen stadspark waar gesport, gebbq'd (oa Amsterdamse Bos) of de beest uitgehangen wordt (oa Vondelpark) en ook geen hondenlosloopgebied (oa Diemerbos). Het is een plek waar mensen tuinieren en voor hun rust naar toe komen, ook de bezoekers. Een plek waar oa vogels, egels, mollen, konijnen insecten een goed leven hebben. En een plek met een grote biodiversiteit in planten.
Tuinders zijn de beheerders van deze groene long, schatplichtig aan hun omgeving en aan de mensen en dieren om hen heen. Ze verzorgen al 70 jaar lang samen het groenonderhoud en zorgen ervoor dat er geen afval op het park is. In de Investeringsnota lijkt dit enorm ondergewaardeerd te worden. Zonder tuinders/vrijwilligers geen prachtig tuinpark wat de Gemeente verder geen geld kost. Gratis onderhouden door…
Bezoekers zijn welkom al 70 jaar. De hoofdentree van Amstelglorie 365 dagen per jaar open. Van april t/m oktober van zonsopgang tot zonsondergang. Van november t/m maart overdag tot 17 uur. Mocht er ooit een achteruitgang komen dan dient deze gesloten te zijn van november t/m maart. Dit is op de pilot tuinparken ook zo: Nut en Genoegen en Sloterdijkermeer. De reden is uiteraard duidelijk.
Bezoekers van Amstelglorie weten, zien, merken dat ze te gast zijn op een tuinpark, ze gaan door een mooi, groot hek. De kans is groot dat zij zich ook als een gast gedragen. Tuinders begroeten hen en zien hen binnenkomen. (Ook camera's registreren bezoekers, want helaas zijn er regelmatig insluipers en dieven.) Tuinders, hun familie, bezoekers komen op een 'landgoed" dat al 70 jaar onderhouden wordt door een leger van vrijwilligers. Een tuinpark is geen doorgangsroute van A naar B.
Buurtbewoners kunnen meewerken als vrijwilligers. Er zijn ook nu diverse mensen die geen tuin hebben en wel het hele jaar als vrijwilliger meedraaien. Amstelglorie kan extra hulp gebruiken.
Onze entrée is uitnodigend. Er is een Parkwinkel die in de weekenden open is, koffie thee tosti's patat soep, het is een kleinschalige horecavoorziening voor tuinders, bezoekers en passanten op de Jan Vroegopsingel. Bij de beide entrees staan Mededelingenborden met informatie en uitnodigingen voor tuinfestivals Reuring in het Groen, Muziek op 7 en de jaarlijkse Kunstroute en Open dag tegelijkertijd met de Amstellanddag.
Op het grasveld rechts van de entree zijn speeltoestellen voor kinderen. Ze zijn van harte welkom. Kinderen van de tuinders en hun vrienden zijn veilig op het tuinpark. Het is de vraag of dit zo blijft met een extra ingang aan de achterzijde. In het tuinierseizoen geeft 1 van de tuinders yogalessen op woensdag en zaterdag. Tuinders en buurtbewoners zijn welkom tegen een kleine vergoeding.
Op het grasveld en op één van de paden zijn moestuinbakken, zo'n 30 - 40 momenteel voor

aspirant-tuinders en buurtbewoners. Zij kunnen actief gaan mede tuinieren. Amstelglorie zorgt voor aarde en zaden / planten. In voorjaar en zomer verkopen we zelfgekweekte planten bij de hoofdentree.
Amstelglorie heeft zo'n 20 jaar natuureducatie gegeven aan schoolklassen. Ik ben zelf 1 van de initiatiefnemers hiervoor geweest. Zou fijn zijn als dit weer opgepakt kan worden.

VERBETERD KAN WORDEN aan de Amstelglorie-zijde:
- Toiletten overdag toegankelijk. Is een taak die vooral veel tijd kost en vraagt om vrijwilligers die verantwoordelijk willen zijn.
- Waterhapper bij het Clubgebouw.
- Het kleine hek bij de parkeerplaats overdag openzetten tijdens het tuinierseizoen van april t/m oktober.
- Bepaalde doelgroepen uitnodigen voor wandelingen en activiteiten. In het verleden deed tuinder Louise dat voor/met mensen van Philadelphia. Ik ga dit wellicht doen met mensen van Zorgboerderij Krakenbeek op de Ouderkerkerdijk.
- Aansluiting zoeken met het Voedselbos op de Ouderkerkerdijk. Ik hen de twee initiatiefnemers eenmaal ontmoet.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 23 (IR23)

1. Nieuwe Joan Muyskenweg
   Voorkomen moet worden dat er op de volkstuinen last ontstaat van tikkende geluiden vanuit de oversteekplaatsen (tikkers voor blinden/slechtzienden die willen oversteken). Hier zal bij de uitwerking en uitvoering van de plannen rekening mee gehouden worden.
2. Extra entree
   Zie de reactie van de Gemeente op inspraakreactie 3.
3. Tuinpark als groene long
   Amstelglorie is een gebied met rust en biodiversiteit en is geen stadspark. De gemeente ziet de hele Amstelscheg als groene long, waar Amstelglorie onderdeel van is. Zij spreekt haar waardering uit voor het beheer van dit deel van de groene long.

Inspraakreactie 24 (IR24): Waternet

Graag reageer ik namens Waternet op de investeringsnota Nieuwe A2 Entree.
In paragraaf 6.5 Watertoets wordt ingegaan op de waterbelangen.

1. Voor het plan is een nieuw robuust en klimaatadaptief watersysteem nodig, en dat legt een bepaalde ruimteclaim op het gebied. Waternet heeft daarover regelmatig prettig overleg met de gemeente. Bij vaststellen van deze investeringsnota, is nog niet goed inzichtelijk welke maatregelen genomen moeten worden om tot een robuust en klimaatadaptief watersysteem te komen. Dat maakt dat er risico is op de benodigde werkelijke investeringen die nodig zijn om het risico op wateroverlast voldoende klein te houden.
2. Voor waterveiligheid is alleen de wateroverlast bij hevige regenval meegenomen. Dit is wateroverlast, en niet directe waterveiligheid.
3. Het plangebied ligt langs een secundaire halfverholen waterkering. Hiervoor gelden beperkende factoren in werkzaamheden die hier mogen worden uitgevoerd of bouwwerken die hier gebouwd mogen worden. Dit is niet
   meegenomen in de investeringsnota en is daarmee een risico voor de ontwikkeling en kosten.

Reactie Gemeente op inspraakreactie 24 (IR24)

In de Weging van het Waterbelang worden de genoemde punten nader door ons beschreven.

1. Ten behoeve van een robuust en klimaatadaptief watersysteem wordt extra oppervlakte water gegraven. Daarnaast wordt in groenstroken en in de waterbergende fundering onder het fietspad regenwater geborgen en geïnfiltreerd. Het water wordt in eerste instantie gebufferd middels een stuw en wordt daarna geleidelijk afgevoerd richting het

volkstuinencomplex. Bij een extreme bui van 70 mm ontstaat door maatregelen zoals waterbergende wegfundering, wadi en waar mogelijk verlaagd groen, geen schade. Een modellering hiervan wordt gemaakt wanneer een gedetailleerder ontwerp beschikbaar is.

2. Waterveiligheid: In het plangebied is er op enkele plekken een kans op overstroming bij een regionale dijkdoorbraak met een terugkeertijd van 100 jaar (scenario kleine kans). Daarbij is de waterdiepte in het noorden 2,5 meter en aan de oostkant tot 2 meter. Bij het plaatsen van belangrijke installaties en vitaal en kwetsbare infrastructuur dient hier rekening mee te worden gehouden.
3. Het plangebied ligt aan de noord en oostzijde binnen de beschermingszone van een half verholen secundaire waterkering (dijkvaknummers A129_001) en waterkerend dijklichaam (A130_005) [1]. De peilgebieden van het plangebied (7.1-1 en 7.1-3) hebben een vastgesteld peil van NAP -2,5 m. Eén van de geplande gebouwen, te realiseren naast het Mercure hotel Amsterdam City, valt binnen de beschermingszone van de half verholen waterkering. Volgens de Waterschapsverordening is realisatie hiervan een vergunningsplichtige activiteit. Dit geldt tevens voor andere werkzaamheden in deze zone.

Bijlage 2: Inspraakreacties van Rijkswaterstaat en gemeente Ouder-Amstel en beantwoording

Inspraakreactie Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (RWS WNN) is beheerder van de Rijksweg A2 ter hoogte van knooppunt Amstel en spant zich in voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Tevens ziet RWS WNN toe op een goede verankering van het rijkswegennet in plannen in het ruimtelijk domein. Dat betekent dat RWS WNN erop let dat gronden langs rijkswegen correct worden bestemd en begrensd, zodat de aanleg, de instandhouding en het onderhoud en beheer van de Rijkswegen niet worden belemmerd.
Nieuwe A2Entree
Om woningbouw in deze buurt mogelijk te maken, heeft gemeente Amsterdam de wens om de A2, daar waar deze uitvoegt in de S110 naar de Utrechtse brug, af te waarderen.
Hierover ben ik met gemeente Amsterdam in goed overleg om te verkennen of het Rijk akkoord kan gaan met de impact van de Nieuwe A2 Entree op verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en wegbeheer. Daarbij heeft gemeente Amsterdam de intentie om de benodigde wegaanpas-singen voor de A2 Entree mee te laten nemen in het contract voor knooppunt Amstel (KNA), dat door Zuidasdok (ZAD) gegund wordt. Om de impact van het opnemen van de Nieuwe A2Entree op te nemen in de scope van KNA is deze in beeld gebracht. Hieruit komt naar voren dat, om de gewenste wijzigingen voor ZAD uitvoerbaar en beheersbaar te houden, tenminste een aantal besluiten genomen dienen te worden vóór het gunningsbesluit KNA (gepland april 2025).
Om te komen tot een mogelijk akkoord van het Rijk zijn in het procesafspraken gemaakt. Met deze zienswijze benadruk ik onderstaande afspraken, die nodig zijn voor een akkoord van het Rijk.

1. **Noodzakelijk akkoord van de minister met betrekking tot:**
   a. de afwijking ten opzichte van Tracébesluit Zuidasdok. Bij de planuitwerking moet rekening worden gehouden met de (ontwerp) bestemmingsplannen die verband houden met de
   inpassing van het Tracébesluit Zuidasdok. Voor afwijking van de geldende bestemmings-plannen (waarin het Tracébesluit is verwerkt) is een juridische procedure noodzakelijk;
   b. de afwaardering van het hoofdwegennet
2. **Noodzakelijk akkoord van RWS WNN met betrekking tot de verkeersveiligheid,** verkeersdoorstroming en wegbeheer van de wegen in beheer van het Rijk. Hiervoor heeft de wegbeheerder de volgende voorwaarden meegeven aan gemeente Amsterdam:
   a. de mitigerende maatregelen voor aansluiting S109 gerealiseerd zijn door gemeente Amsterdam, voordat de afwaardering van de A2-Entree is gerealiseerd. Dit moet het risico op terugslag van verkeer op de A10 voorkomen;
   b. gemeente Amsterdam bereid is te onderzoeken in hoeverre een verbod of beperking in te stellen is voor de S110/ afgewaardeerde A10, waardoor vrachtverkeer niet of minder hoeft uit te voegen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid van knooppunt Amstel;
   gemeente Amsterdam voor het gunningsbesluit KNA nog een keer laat toetsen of er ook

met de dan geldende verkeersprognoses een functionerend kruispuntontwerp voor de S109 is, waarbij ook de mogelijke komst van het Erotisch Centrum is meegenomen in een gevoeligheidsanalyse.

3. **Voorts is afstemming nodig met:**
   a. het OGO ZAD t.a.v. wijziging scope Zuidasdok;
   b. Waternet (en OGO) ten behoeve van de oplossing aangaande de benodigde watercompensatie, mede als gevolg van benodigd waterhuishoudkundig onderzoek
4. **Onherroepelijke planologische besluiten van Amsterdam en Ouder-Amstel voor de benodigde aanpassingen** van het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet en overige besluiten in verband met het afwaarderen van het hoofdwegennet (bijvoorbeeld het opheffen van geluidproductieplafonds, het nemen van verkeersbesluit en het aanpassing van de wegenlegger).
5. **De plannen van de gemeente kunnen mogelijk gevolgen hebben voor de aanbesteding en realisatie van KNA**. Van belang is dat vóór besluitvorming over de Nieuwe A2Entree inzichtelijk wordt gemaakt hoe risico's worden voorkomen en wie bij verantwoordelijk is voor eventuele vertragingen en kostenverhogingen.
6. De verkenning naar de Nieuwe A2Entree is nog niet afgerond. Relevant voor de medewerking is voorts van belang dat **nog meer duidelijkheid moet komen over de volgende aspecten:**
   a. in het plangebied bevindt zich een tankstation, welke wordt geëxploiteerd door het Rijk. Na afwaardering komt deze aan een gemeentelijke weg te liggen. Onderzocht moet worden in hoeverre dit past binnen de bestaande kaders en regelgeving, zoals de Benzinewet en de Richtlijn Verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen
   b. er moet nog duidelijkheid komen over de overdracht van beheer en eigendom van het Rijk naar gemeente bij afwaardering van de Rijksweg;
   c. enkele onderwerpen moeten nog nader onderzocht en besproken worden, zoals de consequenties ten aanzien van geluid en andere milieufactoren.

Inzicht in bovenstaande aspecten is van belang voor het gunningsbesluit Knooppunt Amstel. Ik verzoek de gemeente om deze belangen op te nemen in de Investeringsnota en hierover tot afstemming te komen, voordat ik een definitief besluit kan nemen.
Tot slot: Graag blijf ik betrokken bij de verdere uitwerking om nader te verkennen of de Nieuwe A2Entree in Amsterdam gerealiseerd kan worden.

Reactie Gemeente op inspraakreactie Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
Het Rijk benoemt dat de plannen voor de A2 Entree gevolgen hebben voor de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en het wegbeheer. Verder licht het Rijk toe dat er verschillende besluiten en toestemmingen nodig zijn van o.a. Ministerie, wegbeheerder(s) en de naburige gemeente Ouder-Amstel. Ook noemt het Rijk dat het tankstation, de samenloop met het project Zuidasdok en andere milieufactoren (waaronder geluid en waterhuishouding) aandacht behoeven.

Akkoord Minister/ministerie I&W
Gemeente Amsterdam is zich ervan bewust dat rijks instemming nodig is. Na een langdurige periode van onderzoek en verkenning met de rijkspartijen is het moment aangebroken om het Rijk (i.c. Ministerie I&W) te vragen om een principebesluit tot medewerking te nemen. Namens het college van B&W is dit schriftelijk verzocht aan het ministerie. Alle onderstaande verdere maatregelen moeten gelezen worden uitgaande van een genomen principebesluit tot medewerking, omdat Amsterdam niet kan en niet wil doorgaan als die medewerking er niet is.

Verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en wegbeheer
Voor de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid worden de volgende voorwaarden meegenomen:

1) De mitigerende maatregelen ter plaatse van S109 door de gemeente Amsterdam zijn gerealiseerd voordat de afwaardering van de A2 is gerealiseerd zodat het risico op terugslag

op de A10 wordt voorkomen. Zie hieronder voor een uitgebreider toelichting.

2) Wat betreft een verbod of beperking voor vrachtverkeer richting de S110 De gemeente Amsterdam wil meewerken aan een onderzoek, zoals wordt gevraagd. Het voorstel is om het samen met RWS te bespreken met de brancheverenging CBA (Commissie Bevoorrading Amsterdam) en de beperkingsopties met de voor- en nadelen op een rij te zetten. Overigens staat het wel of niet invoeren van beperkingen voor vrachtverkeer los van de Nieuwe A2 plannen, omdat het gaat om de verkeersveiligheid van een gedeelte A2 dat buiten het plangebied ligt (de 'linker voorsorteersituatie op de A2 stad-in die verder ongewijzigd blijft). Er zal separaat over besloten worden.
3) De gemeente Amsterdam voert in het kader van het monitoren van het mobiliteitsplan Zuidflank regulier verkeersonderzoek uit en laat in dat kader vóór het gunningsbesluit KNA toetsen of met de dan geldende verkeersprognoses een functionerend kruispuntontwerp voor de S109 mogelijk is dat rekening houdt met alle relevante ontwikkelingen (zoals het Erotisch Centrum, verdichting Buitenveldert).
4) Wat betreft verkeersveiligheid heeft reeds uitvoering (ontwerp)overleg plaatsgevonden en zijn de voorwaarden van RWS bekend. De formele procedures (zoals VVA-toets) zullen doorlopen worden.

Afstemming met Zuidasdok en Waternet heeft de afgelopen jaren al plaatsgevonden en zal waar nodig voortgezet worden.

Besluiten
De plannen voor de A2 Entree worden uitgewerkt in 2 juridisch planologische besluiten. Voor de aanpassingen aan het verkeersareaal en openbare ruimte wordt een vergunning aangevraagd (Bopa) en voor de gebiedsontwikkeling wordt in een later stadium het omgevingsplan van Amsterdam in een later stadium gewijzigd. Alle door het Rijk genoemde toestemmingen, adviezen, (onherroepelijke) besluiten en onderzoeksopgaven zijn bekend en worden betrokken bij de voorbereiding van de juridische planvorming. De belangen van het Rijk zijn eveneens bekend en worden bij de voorbereiding betrokken en afgestemd met het Rijk.

Wat betreft de aspecten tankstation, overdracht en beheer en eigendom van het afgewaardeerd wegdeel en geluid (aanpassing geluidplafonds) lopen de verkennende gesprekken en komt gemeente Amsterdam graag tot sluitende afspraken met RWS.

Gemeente Amsterdam is met bovenstaand van mening aan de wensen van het rijk te kunnen voldoen en zet het overleg over het vervolg graag voort.

Mitigeren maatregelen ter plaatse van S109/nadere toelichting

Met opmerkingen [PK1]: Ik stel voor om de gehele onderstaande nadere uitleg weg te laten.

Gemeente Amsterdam heeft voor de Zuidflank van de stad een Mobiliteitsplan vastgesteld (zie ook beantwoording zienswijze 18 en 19). Het Mobiliteitsplan heeft tot doel de Zuidflank (met in het hart de Zuidas) duurzaam bereikbaar en leefbaar te maken en bevat maatregelen op het gebied van voetgangers, fietsers, OV en autoverkeer. De maatregelen die samenhangen met het Mobiliteitsplan zijn gestoeld op vier met elkaar samenhangende pijlers.

- meer ruimte voor verblijven en het verbeteren van de alternatieven voor de auto;
- samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen werknemers en studenten stimuleren om buiten de spits én met de fiets, te voet of met het OV te reizen;
- het verminderen van parkeerruimte;
- voortdurende aandacht voor de gevolgen van wat we bouwen op mobiliteit en leefbaarheid.

Voor het autoverkeer zijn de maatregelen bijvoorbeeld het realiseren van 30 km/h door de stad en voor de Zuidflank specifiek ook voor wegen waar dat nu nog niet mogelijk is, het wijzigen van de wegen rondom Station Zuid in eenrichtingsverkeer en verkeersmanagement bij de afslagen van de A10 naar de S108 en S109. Bovendien worden geen nieuwe parkeerplekken gerealiseerd en worden maatregelen getroffen om bestaande parkeerplaatsen te verwijderen. Op die manier wordt het voor automobilisten minder aantrekkelijk om met de auto naar Zuidas te komen. Naast maatregelen voor het autoverkeer worden ook maatregelen getroffen voor voetgangers,

fietsers en het OV, waardoor alternatieve vervoersmiddelen aantrekkelijker worden. Al deze maatregelen bij elkaar moeten ervoor zorgen dat de mobiliteit in Zuidas en omgeving acceptabel blijft. Daarvoor is ook de inzet van het Rijk en het bedrijfsleven nodig. Een Mobiliteitsplan betekent niet dat vertraging en autofiles niet meer voorkomen. Het Mobiliteitsplan gaat uit van het principe dat reizen per auto minder aantrekkelijk wordt. Dit sluit aan bij het koersdocument 'Amsterdam maakt ruimte' (zie beantwoording zienswijze 18 en 19). De maatregelen uit het Mobiliteitsplan zijn getoetst in een verkeersstudie op basis van het VMA. In deze verkeersstudie zijn ook programma, ontwikkelingen en beleid meegenomen waarvan vrijwel zeker is dat deze gerealiseerd worden. Een van deze ontwikkelingen is de Nieuwe A2 Entree.[1] De maatregelen zorgen ervoor dat de verkeersbelasting in de ochtendspits met 13% en in de avondspits met 8% afneemt, in vergelijking met de situatie dat geen maatregelen getroffen zouden worden. Bovendien zorgen de maatregelen ervoor dat het kruispunt met de Europaboulevard en de op- en afrit met de A10 aan de noordzijde een aandachtspunt wordt en het kruispunt met de Europaboulevard en de op- en afrit met de A10 aan de zuidzijde geen knelpunt wordt. Zonder maatregelen zouden beide kruispunten wel een knelpunt zijn.[2]
Voor het uitvoeren van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan is een projectorganisatie (verkeerstafel) opgezet. Zij zien toe op het initiëren en uitvoeren van de maatregelen en rapporteren jaarlijks over de voortgang en de resultaten. Tweejaarlijks wordt het Mobiliteitsplan geactualiseerd zodat gewijzigde omstandigheden tijdig in beeld zijn. Deze programmatische aanpak hanteert de Zuidas sinds 2011 en geeft tijdig inzicht in mogelijke **knelpunten zodat** tijdig kan worden bijgestuurd op de uitvoering van de maatregelen. Op deze manier wordt tijdig inzichtelijk dat de noodzakelijk mitigerende maatregelen ter plaatse van de S109 tijdig tot uitvoering zijn gebracht en waarmee dus wordt voorkomen dat sprake is van onaanvaardbare terugslag op de A10.

[1] Zie pagina 77 Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar.
[2] Zie pagina 58 Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar.

Reactie gemeente Ouder-Amstel op concept Investeringsnota Nieuwe A2-entree

Aandachtspunten
Na bestudering van de (concept) Investeringsnota vragen we aandacht voor een aantal punten, welke de Werkstad of andere onderdelen van onze gemeente raken:
Gevolgen verkeer

1. Voor het opstellen van de Investeringsnota zijn onderzoeken uitgevoerd. Deze zitten als bijlage bij de Investeringsnota. Het eerste onderzoek betreft een VMA-onderzoek, waar de gegevens van en gevolgen voor Duivendrecht in ontbreken. Deze resultaten zitten echter wel in "Uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen" van Arcadis (paragraaf 2.3.2). Op basis van het kaartje op blz. 6 van dit rapport (zie hieronder) kan worden opgemaakt dat er onder meer een substantiële toename van verkeer wordt verwacht op de Van der Madeweg in Werkstad Zuid en Duivendrecht, de Spaklerweg en De Heusweg. Deze gevolgen worden, ten onrechte, niet genoemd in de Investeringsnota. Ouder-Amstel verzoekt u dringend om dit te herstellen en nader te onderzoeken of en zo ja op welke wijze deze verkeerstoename kan worden verminderd. Met name toename van verkeer binnen de bestaande kern Duivendrecht is onwenselijk en dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Een vergelijkbaar verzoek hebben wij m.b.t. de invloed op het evenementenverkeer. Conform het hierover gesloten convenant tussen onder meer Amsterdam, de venues en onze gemeente is het o.i. nodig dat eventuele impact op deze verkeersstroom goed in beeld komt en indien aan de orde mee wordt gewogen.



Figuur 1: Gemodelleerde wegen De Nieuwe A2 Entree, Amsterdam.

Herinrichting Joan Muyskenweg

2. Zoals toegezegd door Amsterdam wordt dit jaar gestart met het ontwerp voor de herinrichting van de Joan Muyskenweg binnen Werkstad OverAmstel (tussen metrostation Overamstel en de Van der Madeweg). Hiermee ontstaat de mogelijkheid om het nieuwe profiel van de Joan Muyskenweg goed af te stemmen en aan te laten sluiten op het toekomstige profiel binnen De Nieuwe A2 Entree en de Van der Madeweg. Ouder-Amstel onderschrijft de noodzaak van een goede afstemming en aanpak van de Joan Muyskenweg tot aan de Van der Madeweg in Ouder-Amstel en staat open voor verder overleg daarover. Daarbij kan uitvoering wat ons betreft gefaseerd plaatsvinden, zodat de noodzakelijke

verbeteringen van het deel binnen Ouder-Amstel, niet hoeft te wachten op de ontwikkeling van de Nieuwe A2 Entree en vice versa.

3. Net als de onderdoorgang van de Utrechtsebrug vergen ook de onderdoorgangen van de Joan Muyskenweg onder de metro en ringweg A10 nadere studie/uitwerking om deze aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. Zoals mondeling door Amsterdam aangegeven zal dit in de verdere uitwerking worden meegenomen.
4. Ouder-Amstel verzoekt tevens om, bij het ontwerpen van de Joan Muyskenweg (vanaf metrostation OverAmstel tot aan de Van der Madeweg) rekening te houden met de bereikbaarheid van de huidige kavels en mogelijke toekomstige ontwikkelingen.
5. Ouder-Amstel treedt graag in overleg met Amsterdam over de nadere uitwerking het ontwerp op deze punten.
6. 'Ter hoogte van het GVB-terrein is er op de Joan Muyskenweg een overstromingskans waarbij de waterdiepte kan oplopen tot 50cm. Dit is bij een bui waarbij er 140 millimeter water in 2 uur valt. Maar ook bij een bui van 35 millimeter in 2 uur blijft water staan. Maatregelen zijn nodig om deze locatie klimaatbestendig te maken. Dit is een probleem wat ook in de bestaande situatie van toepassing is. Het is aan te bevelen samen met Waternet en de gemeente Ouder-Amstel maatregelen te onderzoeken'.
   Ouder-Amstel maakt graag in overleg afspraken over de benodigde maatregelen. Ook de omliggende gronden in Werkstad OverAmstel verdienen deze aandacht.
7. Tijdens het supervisieoverleg tussen de projectteams op 27 januari 2025 is aangegeven dat het nodig zal zijn om, vanwege de wateroverlast, gronden op te hogen. Dit heeft gevolgen voor kabels en leidingen maar ook voor omliggende percelen die lager (blijven) liggen. Ouder-Amstel gaat hierover graag in gesprek met Amsterdam en Nutspartijen, om deze werkzaamheden af te stemmen en indien mogelijk te combineren met werkzaamheden binnen de Werkstad.

Bomen

8. 'Verder moet er een omgevingsvergunning voor het kappen van bomen worden aangevraagd op grond van artikel 22.8 van de Omgevingswet in combinatie met de 'Bomenverordening 2014'. Het is de bedoeling dat de toepasselijke regels in de toekomst worden opgenomen in het omgevingsplan gemeente Amsterdam. Zolang dit nog niet het geval is, blijft de 'Bomenverordening 2014' van toepassing'.
   Hier lijkt een verwijzing naar het gemeentelijke beleid/bomenverordening van Ouder-Amstel te ontbreken. De gemeenteraad van Ouder-Amstel heeft op 25 maart 2021 de motie 'Meer bomen in Ouder-Amstel' aangenomen, waarin staat dat bestaande bomen zoveel mogelijk behouden moeten blijven. Ouder-Amstel verzoekt u dan ook in het ontwerp rekening te houden met de wens om zo min mogelijk bomen te kappen en ontvangt graag nadere informatie over welke gevolgen de ontwikkeling van de Nieuwe A2 Entree heeft op de bestaande bomen in Ouder-Amstel.

Overig

9. 'Voor de Bopa zal op sommige punten besluitvorming door het Rijk nodig zijn, denk hierbij aan verkeersbesluiten of het aanpassen van de wegenlegger. Aan de gemeente Ouder-Amstel zal overeenkomstig artikel 5.14 van de Omgevingswet afgesproken worden dat het bevoegd gezag voor de activiteit bij de gemeente Amsterdam ligt'.
   Deze passage verbaast ons, aangezien hier geen overleg over heeft plaatsgevonden. Ouder-Amstel zal haar publieke bevoegdheden niet overdragen en verzoekt dan ook de betreffende passage te laten vervallen. Ouder-Amstel is bereid en in staat de benodigde procedures voortvarend te doorlopen, hetgeen we ook bij andere grote (infra)projecten doen.
10. Op de tekeningen in de Investeringsnota ontbreken de woonboten in de Duivendrechtse-vaart ten zuiden van het metrostation. Twee van de drie boten zijn definitief bestemd in het vigerend bestemmingsplan. We verzoeken u deze daarom in de plannen op te nemen.

11. Vanuit Ouder-Amstel is de voorkeur om de buurtstraat aan te sluiten in het verlengede van de De Heusweg, zoals aangegeven als variant (zie afbeelding hieronder).



Mogelijke variant aansluiting buurtstraat op de Joan Muyskenweg in Werkstad Overamstel

12. In het stedenbouwkundig plan is voor de meest zuidelijke bouwkavel (gearceerd op de plankaart, zie afbeelding hierboven) nog geen invulling voorzien. Deze kavel ligt binnen de Gemeente Ouder-Amstel. Wij gaan ervan uit dat de invulling hiervan in overleg met Ouder-Amstel zal worden bepaald.
13. In aanvulling op de op pagina 47 genoemde opties voor georganiseerde sport is er binnen Werkstad OverAmstel mogelijk een kans om sportvelden toe te voegen door herinrichting van een deel van de Van der Madeweg, tussen de Joan Muyskenweg en Spaklerweg. Amsterdam heeft hier eerder een korte studie naar gedaan. Zoals afgesproken geven we hier gezamenlijk graag vervolg aan om de mogelijkheden beter in kaart te brengen.

Reactie gemeente op inspraakreactie gemeente Ouder-Amstel
Wij danken Ouder-Amstel voor de uitgebreide reactie en de bereidheid om samen met Amsterdam de plannen op het grensgebied van beide gemeente samen verder uit te werken. Wat betreft de opmerkingen worden deze puntsgewijs beantwoord:

Ad 1. Voor de verkeerssituatie op de Van der Madeweg in Duivendrecht was het effect wel in het verkeersonderzoek meegenomen maar in de concept nota inderdaad niet zichtbaar. Dit is alsnog door V&OR afdeling verkeersonderzoek in beeld gebracht.
Kort samengevat gaat het op de Van der Madeweg om de bezoekers die rijden naar zone 1716 (= het zuidelijk deel Joan van de Muyskenweg, omgeving Bouwmaat) en mogelijk een andere route kiezen. Het gaat in totaal om 3.700 bezoekers per dag (dat zijn 7.200 motorvoertuigbewegingen per dag). Van deze 7.200 verkeersbewegingen gaan ongeveer 1.000 via de Gooiseweg over het oostelijke deel van de Van der Madeweg naar zone 1716. Deze motorvoertuigen lijken grotendeels afkomstig van de A9, waar ze de afslag s112 Gooiseweg nemen. Volgens het verkeersmodel VMA is deze route voor deze groep weggebruikers sneller/korter dan alternatieve routes, dit kan komen door bijvoorbeeld congestie op de A10 en A2 tijdens de spits. Maar ook doordat de verbindingsboog tussen de A10 oost en de A2 er niet meer is vanwege de Nieuwe A2 plannen.
Het verkeer op het oostelijk deel van de Van der Madeweg gaat van 6.800-8.200 (variant zonder A2 plannen) naar 8.000-9.200 motorvoertigen (mvt) per dag (met A2 plannen uitgevoerd). Dat is ongeveer het verschil tussen het begin van de Spaklerweg, tussen Amstelbeststraat en de Omval (7.600 mvt per dag oktober november 2023) en de Amstelstroomlaan (8.600 mvt per dag oktober – november 2023).

Ad 2. Herinrichting Joan Muyskenweg: wij onderschrijven de wens om te komen tot een afgestemd ontwerp en een (gefaseerde) uitvoering van de Joan Muyskenweg tot aan de Van der Madeweg en zullen de afstemmingsgesprekken daarover voortzetten.

Ad 3. De bestaande onderdoorgangen onder de A10 en metro vragen nadere studie en uitwerking om deze aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. Hierbij zal Zuidasdok betrokken moeten worden, omdat een deel vervangen wordt.

Ad 4. Vanzelfsprekend wordt bij de uitvoering van de plannen rekening gehouden met de bereikbaarheid van de kavels aan de Joan Muyskenweg. Dat zal nader in een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) uitgewerkt worden en met betrokkenen gecommuniceerd worden.

Ad 5. Het overleg met Ouder-Amstel vindt reeds op reguliere basis plaats en zal over de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering worden voortgezet.

Ad. 6 en 7. Het probleem van de hoge grondwaterstand ten zuiden van het metrotracé is bekend. In het wegontwerp is daar met een ophoging rekening mee gehouden en getoetst door Waternet, maar wij gaan hierover graag met Ouder-Amstel en Waternet nader in gesprek. Zo zullen de gevolgen voor bestaande kabels en leidingen nog nader onderzocht worden en verleggingsprocedures nodig zijn.

Ad 8. Wat betreft bomen is inzichtelijk gemaakt welke bomen zich in Ouder-Amstel bevinden die gekapt of verplant moeten worden. Amsterdam is zich bewust dat de bomenverordering van Ouder-Amstel (vooralsnog) geldt en zal volgens die verordening handelen. De inventarisatie komt uit op 161 te kappen bomen in Ouder-Amstel. Deze bomen zullen worden herplant.

Ad. 9 Over de voorziene gecoordineerde procedure voor de omgevingsvergunning (BOPA) zal nog overleg plaats vinden met Ouder-Amstel. Op basis van dit overleg zal pas definitief bepaald worden met Ouder-Amstel hoe de procedure zal worden, dus de huidige tekst moet gelezen worden als voorstel.

Ad. 10 Wij zullen rekening houden met de woonboten in de Duivendrechtsevaart ten zuiden van het metrotracé en die toevoegen.

Ad 11. De aansluiting van de zogenoemde 'buurtstraat' op de verlegde Joan Muyskenweg kent inderdaad een variant die in het verlengde ligt van de Heusweg/De Heusbrug. Een keuze wordt op een later moment gemaakt bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan en zal met Ouder-Amstel worden afgestemd.

Ad 12. Ook voor de invulling van de nog niet bestemde kavel ten zuiden van het metrotracé geldt, dat de invulling hiervan tzt wordt afgestemd met Ouder-Amstel.

Ad 13 Voor de benodigde extra ruimte voor sport wordt in 1^{e} instantie gezocht binnen het plangebied van het Nieuwe A2 gebied zelf (kleinschalige sport en spelaanleidingen) in combinatie met het onderzoek om bij de accommodatie van de Politie ten zuiden van de A10 sportvelden mede te laten gebruiken door burgerverenigingen. De eventuele mogelijkheden voor de Van der Madeweg verkennen wij graag nader met Sport&Bos en Ouder-Amstel op uitvoeringskansen.

Wij zetten graag het prettige lopende reguliere overleg tussen beiden gemeenten voort.