



Nota van Beantwoording

Herinrichting Peter van Anrooystraat, Dina Appeldoornstraat, Dirk Schäferstraat en Johannes Worpstraat

Reactietermijn: uiterlijk 15 april 2011

Versie: definitief

Autorisatie	Naam	Paraaf	datum
Opstelling	R. Niekus		03-10-2011
Vrijgave	P. Jongbloed		03-10-2011

1 Inleiding

Op 18 januari 2011 is het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid het inrichtingsvoorstel vastgesteld voor het project Peter van Anrooystraat, Dina Appeldoornstraat, Dirk Schäferstraat en Johannes Worpstraat en dit vrij te geven ten behoeve van buurtinformatie. Er is geen sprake van inspraak. Wel kunnen bewoners een reactie geven op de plannen. Eventuele opmerkingen of verzoeken kunnen nog worden verwerkt in het definitief ontwerp.

Op 18 maart 2011 is een buurtinformatiebrief verzonden met een beschrijving van de geplande werkzaamheden en zijn bewoners en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om schriftelijk op de plannen te reageren. Bij de brief was een tekening van het inrichtingsvoorstel en reactieformulier gevoegd. De reactietermijn sloot op 15 april 2011.

Op 31 maart 2011 heeft een inloop-informatiebijeenkomst plaatsgevonden in het Spinozalyceum aan de Peter van Anrooystraat. Belanghebbenden konden hier terecht voor vragen en opmerkingen.

In het plantsoen aan de Dirk Schäferstraat stond een informatiekast met daarin de brief en tekeningen van het voorlopig ontwerp en huidige situatie.

In deze Nota van Beantwoording zijn de schriftelijke reacties, naar aanleiding van het uitgereikte reactieformulier, gebundeld en beantwoord.

2. Ontvangen reacties en beantwoording

Er zijn in totaal 11 schriftelijke reacties binnengekomen. Bij één van deze reacties was een handtekeninglijst bijgesloten ondertekend door 67 adresseringen.

Bij de verschillende binnengekomen reacties is sprake van gelijksoortige vragen/opmerkingen. In onderstaand overzicht wordt op deze vragen of opmerkingen per categorie een reactie gegeven.

A) Fietsparkeren

In het gebied worden standaard rijwielrekken toegepast. Op plaatsen waar deze nu aanwezig zijn zullen ze in principe ook weer worden teruggeplaatst (vervanging door nieuw). Waar wenselijk worden, indien mogelijk, rekken bijgeplaatst.

B) Parkeerplaatsen

In het inrichtingsplan zijn 141 parkeerplaatsen opgenomen. In de huidige situatie worden 133 parkeerplaatsen geteld. Dit betekent een toename van 8 parkeerplaatsen. In de huidige situatie is sprake van het parkeren op straathoeken. Dit is onwenselijk. Zeker ten aanzien van mogelijke stremmingen van nood- en hulpdiensten. Volgens de huidige normen worden duidelijk herkenbare parkeervakken aangebracht waarbij de koppen van het voetpad op de straathoeken worden vergroot. Er is geen sprake van verlies aan parkeerplaatsen. Wel van een verschuiving. De maten voor de parkeervakken, zoals in dit plan toegepast, zijn vrij gebruikelijk in Amsterdam. Gerekend is met langsparkeren, 2,00 m breed en 5,50 m lang. Haaksparkeren 2,30 m breed en 4,50 m lang (in de Dina Appeldoornstraat 5,00 m lang).

C) Relatie monumentenstatus woningen met openbare ruimte

Er is geen advies ingewonnen bij de bedoelde Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. In de besluiten, waarbij de woonblokken zijn aangewezen tot rijksmonument, zijn geen bepalingen opgenomen ten aanzien van de openbare ruimte. Ten aanzien van de ruimtelijke inpassing wordt slechts een vermelding gemaakt dat de blokken twee aan twee ten opzichte van elkaar verspringen. Verder wordt als stedenbouwkundige waarde aangegeven dat de blokken zijn gesitueerd in een ruime groenaanleg. De situering in de ruime groenaanleg direct rond de woonblokken blijft gehandhaafd. Daaromheen wordt, door de aanleg van groenvakken, het groene karakter van de omgeving zelfs nog verder verhoogd.

Het stadsdeel is van mening dat de herinrichting de monumentale status van de woonblokken zelfs versterkt.

D) Milieukundige gevolgen

Ter plaatse van enkele woonblokken komt de rijbaan dicht bij de gevels te liggen. Er is geen juridische verplichting een toetsing op de luchtkwaliteitseisen uit te voeren. Het stadsdeel heeft echter ook geen reden om aan te nemen dat er in de nieuwe situatie sprake is van een negatieve verandering in de luchtkwaliteit van enig belang. Deze buurt kent geen doorgaand verkeer en is relatief rustig. Er geldt ook een 30 km zone wat al een gunstiger effect op de luchtkwaliteit heeft ten opzichte van 50 km wegen.

Een MER (milieueffectrapportage) maakt geen onderdeel uit van de procedure tot het vaststellen van een herinrichtingsplan. De MER is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer en in het besluit Milieueffectrapportage en wordt voorgeschreven voor besluiten of plannen met aanzienlijke milieugevolgen en daarvan is hier, op deze schaal, geen sprake.

Het standaard meewegen van geluid komt voort uit het Amsterdamse Actieplan Geluid. Daarin wordt een plandrempel gehanteerd van 68 dB (decibel). Hierbij worden echter 30 km zones niet meegeteld, omdat daar zo langzaam wordt gereden dat het geluidniveau van auto's op de gevel van woningen op een acceptabel niveau ligt. In dit geval betreft het plangebied een 30 km zone. Het geluidniveau op de gevel van woningen in dit gebied ligt tussen de 50 en 60 dB. In het ontwerp van de herprofilering hoeft dan ook geen rekening gehouden te worden met geluidreducerende maatregelen.

E) Bereikbaarheid tijdens uitvoering

De werkzaamheden worden gefaseerd, per straatdeel, uitgevoerd. Dit heeft natuurlijk consequenties voor de duur van de uitvoering. De reden is ondermeer dat de overlast zoveel mogelijk beperkt wordt. Ook zal hierdoor de verhoogde parkeerdruk op de omgeving zo laag mogelijk gehouden worden. Het stadsdeel heeft geen mogelijkheid tijdelijk extra parkeergelegenheid te creëren in de periode dat garages of parkeerplaatsen niet bereikbaar/beschikbaar zijn. Bewoners kunnen dan elders in de buurt parkeren. Hiervoor hebben de bewoners de beschikking over de bewonersparkeerkaarten. De woningen blijven tijdens de werkzaamheden bereikbaar voor voetgangers en rolstoelen via loop-schotten.

De parkeergelegenheid van de kantoren aan de Peter van Anrooystraat en Parnassusweg worden zoveel mogelijk toegankelijk gehouden.

Het stadsdeel geeft diensten en bedrijven de gelegenheid werkzaamheden uit te voeren aan de nutsvoorzieningen. Het aantal nutsbedrijven en de aard van hun werkzaamheden is in grote mate bepalend voor de totale duur van de werkzaamheden. Het stadsdeel heeft hierin een coördinerende rol en probeert zo veel mogelijk invloed uit te oefenen op de planning maar is hierbij afhankelijk van de nutsbedrijven.

De bedrijven gevestigd aan de Parnassusweg zullen gedurende de werkzaamheden in de Dina Appeldoornstraat bevoorraad moeten worden aan de zijde Parnassusweg.

F) Herinrichting

De huidige inrichting is nagenoeg gelijk aan de oorspronkelijke aanleg. Het gebruik van de openbare ruimte is echter meer dan een halve eeuw na de oorspronkelijke aanleg aanzienlijk veranderd. De druk op de openbare ruimte door de verschillende gebruiksfuncties is groot. Ten tijde van de aanleg stonden slechts enkele auto's in de straat. Tegenwoordig staan de auto's op de straathoeken. Het is daarom niet wenselijk om de oorspronkelijke situatie te handhaven, maar deze aan te passen aan de huidige omstandigheden. Alleen het opknappen van de bestrating voldoet niet. Het stadsdeel let hierbij niet alleen op het belang van de bewoners, maar op het belang van alle gebruikers van de openbare ruimte. De inrichting en de gebruikte materialen zullen voldoen aan de hieraan gestelde voorwaarden ten aanzien van veiligheid en kwaliteit.

G) Betrekken bewoners

In de periode waarin dit plan tot stand is gekomen was het betrekken van bewoners in een vroegtijdig stadium bij de planvorming geen onderdeel van het proces. De invloed van bewoners komt tot uiting in het geven van reacties op het voorlopig ontwerp. Als gevolg hiervan kunnen wijzigingen aan het ontwerp worden uitgevoerd.

Antwoorden op de gestelde vragen:

Tegenover Dirk Schäferstraat 31-55 (het meest zuidwestelijke blok) verdwijnen vier parkeerplaatsen. Twee bij de afvalcontainers en twee op de hoek. Kunnen deze behouden blijven?

Antwoord:

Deze worden niet behouden. Zie antwoord B.

De lampen in de lantaarnpalen geven een neon witachtig licht. Kan zoals ook op de grachten gebruikelijk is een zachtere (geelachtige) kleur toegepast worden?

Antwoord:

De openbare verlichting wordt uitgevoerd conform het beleidsplan openbare verlichting van de gemeente Amsterdam. Op de grachten zijn nog oudere armaturen aanwezig met het gele "huiskamerlicht". Tegenwoordig wordt echter warm wit licht gebruikt. Bij geel licht verlichte gebieden zijn details moeilijker te herkennen. Wit licht geeft een verbeterde zichtbaarheid en dat draagt bij aan de verkeersveiligheid. Ook wordt de openbare ruimte als helder en natuurlijk ervaren.

Kan een snelheidslimiet van 30 km/uur ingevoerd worden?

Antwoord:

De vier straten zijn al aangewezen als 30 km zone en is ook als zodanig ingericht met verkeersremmende maatregelen. Voor zover deze maatregelen niet (meer) aan de normen voldoen wordt dit hersteld.

Kan er een voorziening gemaakt worden voor het parkeren van fietsen in het zicht? Hiermee bedoel ik vaste punten waaraan de fiets kan worden vastgemaakt.

Antwoord:

Zie antwoord A.

Is er gekeken of de huidige inrichting identiek is aan die van de oorspronkelijke indeling van 1957. Indien dat niet zo is. Is het nuttig dit terug te brengen naar de oorspronkelijke staat?

Antwoord:

Uit historische foto's is te herleiden dat de huidige inrichting nagenoeg gelijk is aan de oorspronkelijke aanleg. Zie antwoord F.

In hoeverre voldoet het plan aan de doelstelling van het actieplan geluid dat deel uit maakt van het milieubeleidsplan? Met name doelstelling nummer 3. "Het stadsdeel draagt bij aan het verminderen van verkeersgeluid door bij alle plannen voor herprofilering- en groot onderhoud aan de weg het verminderen van geluid standaard mee te wegen."

Antwoord:

Zie antwoord D.

Volgens (wettelijke) eisen gesteld in de ASVV dienen parkeerplaatsen minimaal aan de volgende eisen te voldoen: *Langsparkeren*: 2,2 breed en 7 meter lang *Gestoken parkeren* : 2,5 m breed en 5 meter lang. Dit houdt ook in dat er minder plaatsen komen in plaats van meer zoals in het voorstel wordt geschreven.

Antwoord:

Er bestaan geen wettelijke eisen. De ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen) geeft, zoals de naam aangeeft, slechts aanbevelingen. Zie verder antwoord B.

Ten opzichte van de gevels van de huisnummers 1-27 in de Dirk Schäferstraat en Johannes Worpstraat wordt de nieuwe rijbaan op kortere afstand aangelegd dan de huidige. Dit is een verslechtering van het leefmilieu ten aanzien van fijnstof en groene maatregelen.

Antwoord:

Zie antwoord D.

Waarom wordt bij bovenstaande woonblokken niet een afstand van 4,5 tot 5,4 meter van de rijweg tot gevel aangehouden zoals bij overige appartementen en ook nu het geval is?

Antwoord:

Ter plaatse van deze woonblokken is geen wegingdeling te realiseren met behoud van de bomen én voldoende parkeerplaatsen.

Ik denk niet dat er tussen de gebouwen en de bomen een straat aan te leggen is die aan de wettelijke eisen ten aanzien van maatvoering voldoet.

Antwoord:

De maatvoering in de nieuw aan te leggen situatie zal voldoen aan de hiervoor gestelde richtlijnen.

De vier woonblokken zijn aangewezen als rijksmonument. Hierin speelt mee dat de geschakelde bouw op zich al rijksmonumentaal is en derhalve ook de indeling van dit stukje openbare ruimte. In hoeverre is de Rijksmonumentendienst van de plannen op de hoogte gesteld en wat is haar antwoord?

Antwoord:

Zie antwoord C.

Waarom wordt er niet iets gedaan aan de fietsers, die je nu regelmatig op je voorkant hebt zitten in de hoek bij de containers / Kamera Express? Waarom komt daar geen drempel om te voorkomen dat er hard door de bocht gereden wordt?

Antwoord:

Er geldt in dit gebied een 30km zone. Er mag niet hard gereden worden. Binnen een 30 km gebied worden met een maximale onderlinge afstand van 60 meter verkeersremmende maatregelen aangebracht. Een bocht / kruising geldt hierbij als verkeersremmende maatregel. Bij het stadsdeel is geen onveilige situatie bekend. Er is dan ook geen aanleiding voor aanvullende maatregelen.

De parkeerplaatsen welke nu aan de Dina Appeldoornstraat zijn ingetekend met de stoep, ook hier is de ruimte niet voor.

Antwoord:

Het voetpad wordt smaller, maar blijft met een breedte van 3 meter ruimschoots voldoen aan de minimale maten.

In de brief wordt gesproken over meer groen maar er wordt volgens de plannen alleen maar groen weggehaald (Dirk Schäferstraat). Hiervoor komt geen groen terug.

Antwoord:

In alle vier de straten worden bijna rond alle bomen groenvakken aangelegd. Dit is op de tekening te zien en ook in de brief beschreven. Dit is per saldo een reële toename van de hoeveelheid groen.

Het is duidelijk dat riolering en bestrating dient te worden aangepakt. Dat er weinig tot geen bewoners in de eerste planfase zijn gekend in de plannen lijkt me geen goede zaak.

Antwoord:

Zie antwoord G.

Ik ben verheugd dat de buurt opgeknapt wordt. Dat is hoognodig. Ik vind het echter erg vervelend dat mijn auto tijdelijk 's nachts niet in mijn garage kan staan. Ik zou ontzettend graag zien dat de noodzakelijke werkzaamheden door het stadsdeel voortvarend, vlot en accuraat ter hand worden genomen zodat de buurt zo kort mogelijk last heeft.

Antwoord:

Zie antwoord E.

Het ontwerp ziet er fraai uit maar blijft mijn woning tijdens de uitvoering bereikbaar per rolstoel?

Antwoord:

Zie antwoord E.

Kan tijdens de werkzaamheden het voetpad worden opgehoogd tot de drempel van de voordeur zodat ik met mijn rolstoel makkelijk in- en uit kan rijden?

Antwoord:

Dit verzoek kan te zijner tijd het beste met de opzichter tijdens de werkzaamheden worden afgestemd. Zijn contactgegevens worden in de brief vermeld, waarin de start van de werkzaamheden wordt aangekondigd.

Het nieuwe straatwerk wordt ongeveer op de oorspronkelijke aanleghoogte aangebracht. In veel gevallen zal dit tot enkele centimeters onder de drempelhoogte zijn. De exacte hoogten moeten nog worden uitgewerkt. De specifieke situatie ter plaatse van uw voordeur kunt u te zijner tijd ook het beste even met de toezichthouder afstemmen.

Graag wil ik aandacht voor het laad- en losprobleem voor ons bedrijf Bagels & Beans aan de Parnasusweg. Dagelijks vinden er dergelijke activiteiten plaats. Voorstel: laad en losplaats vlak bij de vestiging.

Antwoord:

In het herinrichtingsplan wordt door het stadsdeel niet voorzien in het aanbrengen van laad- en losplaatsen. In de huidige situatie is ook geen officiële laad- losplaats aanwezig. Het is bekend dat t.b.v. diverse bedrijven, waaronder Bagels & Beans, het laden en lossen plaatsvindt aan de zijde Dina Appeldoornstraat. In algemene zin wordt door de nieuwe inrichting bevoorrading niet onmogelijk gemaakt. Het stadsdeel erkent dat in de geplande situatie het laden en lossen op de rijweg voor Bagels & Beans wordt bemoeilijkt en heeft ervoor gekozen de situatie ter plaatse iets aan te passen. Dit is mede gedaan omdat een aanpassing toch noodzakelijk bleek. Op de geplande locatie voor ondergrondse afvalcontainers blijkt een probleem te zijn met aanwezige kabels en leidingen. De oplossing is gevonden door de twee meest zuidelijke haaksparkeervakken in de Dina Appeldoornstraat te laten vervallen en de containers daar te plaatsen. Naast de containers wordt de stoeprand verlaagd. Dit maakt het mogelijk om te laden en lossen zonder volledige stremming van het fietspad. Door het herinrichtingsplan wordt de laad- los afstand wel groter, maar het laden en lossen blijft mogelijk. Daarnaast is het voor bedrijven mogelijk om bij het stadsdeel een laad- losvoorziening aan te vragen.

Waarom heeft het stadsdeel jarenlang gewerkt aan dit ontwerp zonder ooit een buurtbewoner te raadplegen?

Antwoord:

Zie antwoord G.

Het stadsdeel kan niet zomaar voorbijgaan aan het bijzondere karakter van dit buurtje en op het feit dat het ensemble van de vier flatgebouwen van Allert Warners de status van Rijksmonument heeft gekregen. Ik maak bezwaar tegen de voorgestelde wijziging van de straatindeling. De structuur van de straten en plantsoenen dienen overeenkomstig de huidige situatie te blijven.

Antwoord:

Zie antwoord C.

Het verkleinen van een rand plantsoen in de Dirk Schäferstraat ten gunste van parkeerplaatsen is in strijd met het bestemmingsplan.

Antwoord:

Dat is juist. Dit is inderdaad strijdig met het bestemmingsplan. Het ontwerp wordt hierop aangepast door de parkeerstrook in zuidelijke richting te verschuiven waardoor de parkeervakken buiten het areaal groen komt te vallen. Het groenvak met de bomenrij is mede hierdoor smaller geworden.

Het herindelingsplan is in strijd met de Welstandsnota waarin het beleid voor de buurt gericht is op behoud van de stedenbouwkundige opzet en de architectonische kwaliteit van het gebied, in het bijzonder de open en groene structuur.

Antwoord:

De welstandnota doet geen specifieke uitspraken over de inrichting van de openbare ruimte. De nota spreekt wel over de wenselijkheid om het karakter van de buurt als een intiem, groen wooneiland te midden van hoge stedelijkheid te behouden. Het inrichtingsplan past binnen dit beleid. De directe relatie tussen woning en openbaar groen blijft gehandhaafd. Er is geen strijdigheid met de welstandnota.

De voorgestelde wijzigingen zijn voor mij als bewoner volstrekt onwenselijk. Ik begrijp niet wiens belang met deze wijzigingen gediend kan zijn en al helemaal niet dat een eventueel bestaand belang bij een ander boven dat van de bewoners kan gaan. Opknappen van de bestrating is het enige wat nodig is.

Antwoord:

Zie antwoord F.

De trottoirs van de Dina Appeldoornstraat zijn wel erg smal uitgevallen. De geveltuintjes moeten daarvoor wel verdwijnen. Het kleine beetje groen verdwijnt.

Antwoord:

Het voetpad wordt smaller maar blijft met een breedte van 3 meter ruimschoots voldoen aan de minimale maten. De geveltuinen kunnen behouden blijven.

In alle vier de straten worden bijna rond alle bomen groenvakken aangelegd. Dit is op de tekening te zien en ook in de brief beschreven. Dit is per saldo een reële toename van de hoeveelheid groen.

Haaksparkeren geeft een lelijk straatbeeld en is onhandig. Schuinparkeren verdient de voorkeur.

Antwoord:

Schuinparkeren wordt toegepast in straten met éénrichtingverkeer. In deze buurt is sprake van tweerichtingsverkeer.

De afstand tot de bebouwing is erg klein. Bovendien belemmeren de aaneengesloten rij geparkeerde auto's de toegang tot de woningen, de kelderruimtes en de kantoorruimten. Zeker als er op het open stuk ook nog een fietsenrek komt.

Antwoord:

De openbare ruimte wordt aangelegd conform de richtlijnen die hiervoor gesteld zijn. Het is een feit dat druk op de openbare ruimte tegenwoordig veel groter is, waardoor voor de verschillende functies minder ruimte overblijft. Zie ook antwoord F.

In 1983 is de Dina Appeldoornstraat afgesloten voor doorgaand verkeer. De woningen hadden te lijden van de verkeersdrukke Parnassusweg en het sluipverkeer tussen de Amstelveenseweg en Parnassusweg. De Vereniging van Eigenaars van de Dina Appeldoornstraat heeft het recht op één rustige woonzijde altijd sterk verdedigd en is dan ook niet gelukkig met het extra faciliteren van werkvervoer in de Dina Appeldoornstraat voor de Bagels en Beans onderneming op de Parnassusweg. Zij pleit er dan ook sterk voor om de nabije bewoners voor deze overlast te behoeden en een oplossing vanaf de Parnassusweg te regelen.

Antwoord:

In het herinrichtingsplan wordt door het stadsdeel niet voorzien in het aanbrengen van laad- en losplaatsen. Het is bekend dat t.b.v. diverse bedrijven, waaronder Bagels & Beans, het laden en lossen plaatsvindt aan de zijde Dina Appeldoornstraat. De uitvoering van het groot onderhoud is voor het stadsdeel geen aanleiding voor het extra faciliteren van laden- en lossen voor Bagels & Beans. Er wordt wel een kleine aanpassing gedaan die het mogelijk maakt om te laden lossen zonder volledige stremming van het fietspad. Daarnaast is het mogelijk om bij het stadsdeel een laad- losvoorziening aan te vragen.

Ik sluit mij aan bij de kritische opmerkingen die op de informatiebijeenkomst zijn gedaan. Zeker waar het de uitbreiding van de parkeerplaatsen betreft en het algemene gevoel dat een goede opknapbeurt te prefereren valt boven zo'n ingrijpende aanpak die het oorspronkelijke karakter van de buurt helaas doet verdwijnen.

Antwoord:

Zie antwoord F en C.

Er is veel onbegrip voor zo'n dure aanpak in deze tijd van nodige bezuinigingen.

Antwoord:

Het onderhoud in deze buurt wordt uitgevoerd op het standaard niveau. Wel is er een iets hogere investering in het aanbrengen van extra groen, het vervangen van de slechte bomen en het verplanten van enkele bomen. De uitvoering van groot onderhoud wordt eens in de 20 á 30 jaar uitgevoerd.

De aanvangsdatum (november) voor de geplande werkzaamheden is hoogst ongelukkig. De naderende winter en vorstperioden doen veel vertragingen verwachten.

Antwoord:

De start uitvoering wordt op later tijdstip bekend gemaakt. Het stadsdeel houdt bij het plannen van de definitieve startdatum onder andere rekening met de winterperiode.

Wij zien in jullie plannen dat de Dina Appeldoornstraat bewoners heel wat van de brede stoep gaan verliezen.

Antwoord:

Het voetpad wordt smaller maar blijft met een breedte van 3 meter ruimschoots voldoen aan de minimale maten. Zie ook antwoord F.

Er komt geen extra groen bij.

Antwoord:

In alle vier de straten worden bijna rond alle bomen groenvakken aangelegd. Dit is op de tekening te zien en ook in de brief beschreven. Dit is per saldo een reële toename van de hoeveelheid groen.

Geen veiligheid voorzieningen / paden voor fietsers.

Antwoord:

Deze wijk betreft een 30 km zone. In een 30 km zone worden geen specifieke voorzieningen opgenomen voor fietsers. De enige aanpassing ten behoeve van fietsers is het aanbrengen van een stuk fietspad in het verlengde van de Dina Appeldoornstraat aansluitend op het doorgaande fietspad Fred. Roeskestraat.

Er is geen speelruimte/tuin voor het toenemende aantal kinderen.

Antwoord:

In het speelplekkenbeleidsplan Zuideramstel 2005-2010 wordt geadviseerd in dit buurtje een speelplek te realiseren voor kinderen in de leeftijd van 0 tot 5 jaar. Het stadsdeel gaat nu onderzoeken of deze wens nog steeds actueel is. Indien dit het geval is zal het inrichtingsplan op later tijdstip aangepast worden. Als mogelijke locatie voor een speelplek wordt vooralsnog aan een plek halverwege de Dina Appeldoornstraat gedacht. Hier is nu ruimte beschikbaar in de langspaarkeerstrook. Die plek zou mogelijk nog iets groter gemaakt kunnen worden door nog één of meer parkeerplaatsen te laten vervallen.

Op de Parnassusweg zijn geen waarschuwborden geplaatst voor overstekende scholieren.

Antwoord:

Dit valt niet onder het inrichtingsplan en buiten het werkgebied. Wel is op korte afstand een fietstunnel aanwezig waardoor de Parnassusweg veilig kan worden overgestoken.

De Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg verbaast zich over het feit dat de bewoners en andere direct betrokkenen nu pas worden geïnformeerd over uw zeer ingrijpende plannen.

Antwoord:

Zie antwoord G.

Het planontwerp is strijdig met de rijksmonumentenstatus van de Warnersblokken. De plannen tasten de bijzondere stedenbouwkundige opzet en de ensemblewaarde wezenlijk aan en zijn hierdoor bovendien in strijd met de welstandnota van Zuideramstel.

Antwoord:

De welstandnota doet geen specifieke uitspraken over de inrichting van de openbare ruimte. De nota spreekt wel over de wenselijkheid om het karakter van de buurt als een intiem, groen wooneiland te midden van hoge stedelijkheid te behouden. Het inrichtingsplan past binnen dit beleid. De directe relatie tussen woning en openbaar groen blijft gehandhaafd. Er is geen strijdigheid met de welstandnota. Zie verder antwoord C.

Volgens de plannen zal de buurt voor minimaal één jaar te lijden hebben onder een enorme overlast van grootschalige werken die de leefbaarheid van de buurt in ernstige mate zullen benadelen.

Antwoord:

Zie antwoord D en E.

Gedurende de werken zal een deel van de bewonersparkeerplaatsen komen te vervallen. Waar moeten de bewoners heen met hun auto's, terwijl ook de bewonersgarages niet toegankelijk zullen zijn.

Antwoord:

Zie antwoord E.

De grootschaligheid van de herinrichting is vooral het gevolg van het plan tot verplaatsing en/of aanleg van leidingen van stadsverwarming, water en warmteafvoer naar het Nieuwe Meer t.b.v. de eventuele komst van het Dokmodel van de Zuidas. Dit loopt wel erg op de zaken vooruit.

Antwoord:

De besluitvorming over de bedoelde leidingtracés is nog niet afgerond. De uitvoering van deze werkzaamheden is dan ook nog niet zeker. Het stadsdeel houdt wel rekening met de mogelijkheid dat deze plannen doorgaan en heeft hierop ook de uitvoeringsvolgorde van de straten aangepast. Zie ook antwoord E.

Volgens uw telling zijn er thans 133 parkeerplaatsen die (met uitzondering van die in de Peter van Anrooystraat) zijn voorbehouden aan de bewoners en hun bezoekers. Overdag zijn deze plaatsen voor de volle 100% in gebruik. De plannen voorzien erin dat er na de herinrichting eenzelfde of iets groter aantal parkeerplaatsen zouden moeten komen: volgens uw opgave 144. Uitgaande van de parkeervaknormen van ASVV passen er in de nieuwe parkeervakken zo'n 15 à 20 auto's minder in uw plantekening. En dit is dan nog exclusief de in het plan ontbrekende voorzieningen voor laad-, en losplaatsen voor de bedrijven aan de Dina Appeldoornstraat en Peter van Anrooystraat.

Antwoord:

Zie antwoord B.

In het herinrichtingsplan wordt door het stadsdeel niet voorzien in het aanbrengen van laad- en losplaatsen.

Volgens de plannen moeten zo'n 30 volgroeide bomen worden omgezaagd en elders door nieuwe jonge aanplant worden vervangen. Dit zou volgens u nodig zijn vanwege de matige gezondheid tengevolge van wortelbeschadiging in het slecht onderhouden wegdek. In de geplande nieuwe situatie is dit niet anders. Is het toeval dat juist op die plaatsen, waar nieuwe parkeerplaatsen en een verkeerscirculatieplan zijn voorzien, de zogenaamde ongezonde bomen moeten verdwijnen terwijl overal elders in het plangebied alle bomen nog voldoende gezond blijken te zijn om te kunnen blijven staan?

Antwoord:

Nee. Dit geeft geen juiste voorstelling van zaken. Er is geen sprake van een vervanging elders. In het voorlopig ontwerp zijn achtentwintig bomen als te kappen opgenomen. Acht bomen worden verplant. Zowel de vervanging als verplanting wordt nagenoeg op dezelfde locatie uitgevoerd. De kwaliteit van de bomen wordt regelmatig door externe deskundigen vastgesteld. Uit de beheergegevens is vastgesteld dat een aanzienlijk aantal bomen de laatste jaren in kwaliteit is verslechterd. Hierbij valt inderdaad op dat de meest slechte bomen zich daar bevinden waar de groeiomstandigheden het slechtst zijn. Dat is dichtbij geparkeerde auto's. In het plan zijn dan ook vooral om die boomlocaties groenvakken opgenomen om voor de nieuwe bomen betere groeiomstandigheden te creëren.

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is niet geconsulteerd. Wij concluderen hieruit dat met de architectonische waarde van de blokken als geheel geen rekening is gehouden.

Antwoord:

Zie antwoord C.

De huidige rijbanen schuiven onnodig op in de richtingen van de woningen, waardoor de geluidshinder die nu al ernstige vormen aanneemt tot ontoelaatbare waarden zal toenemen, inclusief de gevaren van fijnstof en stikstof dioxide.

Antwoord:

Zie antwoord D.

De bewoners zijn buiten de voorbereiding van het plan gehouden, terwijl de voorbereidingen al 2 jaar aan de gang zijn.

Antwoord:

Zie antwoord G.

In juni 2010 hebben wij een schriftelijk verzoek gedaan aan de Stadsdeelraad, om over de voorgenomen inrichting van gedachte te wisselen met de portefeuillehouder. Na meerdere rappels en een toezegging per email is nimmer een afspraak tot stand gekomen.

Antwoord:

De gestelde vragen zijn op 16 december 2010 per email door de behandelend ambtenaar beantwoord.

Wij vragen u een MER te laten uitvoeren.

Antwoord:

Zie antwoord D.

Het voornemen om de herinrichting door te voeren wordt door alle bewoners breed ondersteund daar waar het gaat om het vernieuwen van de bestrating, de ondergrondse leidingen en het verbeteren van het bomenbestand. Wij accepteren ook dat de parkeervakken duidelijker moeten worden aangegeven om handhaving te verbeteren. Echter deze doelstellingen kunnen ook bereikt worden met handhaving van de huidige situatie en daarom pleit de overgrote meerderheid van de bewoners voor behoud van de bestaande situatie met aanpassingen daar waar nodig.

Antwoord:

Zie antwoord F. Mede naar aanleiding van de ingekomen reacties is het voorlopig ontwerp aangepast. Zie 3 onder Conclusies en aanbevelingen.

Bij nameting klopt de maatvoering op tekening niet.

Antwoord:

Het is niet mogelijk om te meten vanaf de verstrekte tekening. Om de tekening te kunnen verspreiden is deze op A3 formaat gedrukt. De eigenlijke tekening is in schaal 1:500 bij afdruk op A2 formaat. De verstrekte tekening is dan ook slechts bedoeld om een indruk te geven van het ontwerp.

Tijdens de werkzaamheden zijn minder parkeerplaatsen beschikbaar waardoor de parkeerdruk op de buurt toeneemt. Ook zijn garages niet bereikbaar. Hoe wordt dit gecompenseerd?

Antwoord:

Zie antwoord E.

De middenpartijen in de Dirk Schäferstraat en de Johannes Worpstraat zijn een belemmering voor de verkeersstroom.

Antwoord:

In een rustige wijk, aangewezen als 30 km gebied, is een snelle doorstroom niet van belang en ook niet wenselijk. Kenmerk van een 30 km gebied zijn juist de aanwezigheid van verkeersremmende maatregelen.

Het in- en uitstappen bij de langsparkeervakken in de Dirk Schäferstraat en de Johannes Worpstraat is niet erg veilig en oncomfortabel.

Antwoord:

Het gebied betreft een 30-km zone. Er wordt hier niet geparkeerd langs een drukke doorgaande route. Vanwege de afwezigheid van doorgaand verkeer is de uitstap relatief veilig. Het uitstappen bij een langsparkeerstrook is per definitie comfortabeler dan bij haaks- of schuinparkeren. Tussen twee naast elkaar geparkeerde auto's is minder uitstapruimte aanwezig.

De toename van het aantal parkeerplaatsen is in tegenspraak met het beleid van de stad dat autoluwheid nastreeft.

Antwoord:

Uitgangspunt bij het opstellen van het voorlopig ontwerp is minimaal het behoud van het huidig aantal parkeerplaatsen geweest. Het realiseren van méér parkeerplaatsen is geen beoogd doel. Het "teveel" aan gerealiseerde parkeerplaatsen biedt wel ruimte voor planaanpassingen, zoals de eerder in deze Nota van Beantwoording genoemde speelplek.

We object in the strongest possible terms to any changes to the existing scheme of parking and road alignment in Dirk Schäferstraat and Johannes Worpstraat. The blocks and their setting are national monuments.

Antwoord:

Zie antwoord C.

The proposals invalue the jelling of mature trees.

Antwoord:

Het stadsdeel combineert het groot onderhoud met groot onderhoud aan het bomenbestand. Uit de beheergegevens is vastgesteld dat een aanzienlijk aantal bomen de laatste jaren in kwaliteit is verslechterd. In het voorlopig ontwerp zijn achtentwintig bomen als te kappen opgenomen. Acht bomen zijn goed genoeg om te worden verplant. Zowel de vervanging als verplanting wordt nagenoeg op dezelfde locatie uitgevoerd.

Moving the roadway closer to our building will have an adverse impact on pedestrian safety and will result in increased pollution.

Antwoord:

Zie antwoord D en F.

Acces to the garages will be extremely difficult.

Antwoord:

De draairuimte voor de auto is voldoende. Zie ook antwoord F.

We have no objection to the realignment of parking on Dina Appeldoornstraat. It does not in any way impact upon the existing road layout an parking on Dirk Schäferstraat and Johannes Worpstraat.

Antwoord:

Wij zijn het met u eens.

3. Conclusies en aanbevelingen

Samenvatting belangrijkste reacties

Uit de binnengekomen reacties is gebleken dat het uitvoeren van groot onderhoud in zijn algemeenheid door de bewoners positief wordt ontvangen. Men realiseert zich dat dit hoogst noodzakelijk is. Wel ziet men op tegen de overlast die de werkzaamheden met zich mee brengen. Voornamelijk vanuit de woonblokken in de Dirk Schäferstraat en Johannes Worpstraat is men bevreesd voor eventuele toename van overlast ten aanzien van fijnstof, uitlaatgassen en geluidshinder. Verder vindt men dat de openbare ruimte niet gewijzigd zou mogen worden omdat deze een grote relatie zou hebben met de als rijksmonument beschermde status van de woonblokken.

Aanpassingen voorlopig ontwerp

Mede naar aanleiding van de ingekomen reacties is het voorlopig ontwerp aangepast. Deze aanpassingen zijn vervolgens besproken met de vertegenwoordigers van de Verenigingen van Eigenaren. Hierna zijn nog enkele aanpassingen gedaan.

De aanleg van de langsparkeerstrook tegenover het woonblok Dirk Schäferstraat 1-27 zou ten koste gaan van een smalle strook van het plantsoen. Dit is volgens het bestemmingsplan niet toegestaan. De langsparkeerstrook wordt in zuidelijke richting opgeschoven.

Het stadsdeel komt tegemoet aan de vrees van de bewoners van de woonblokken Dirk Schäferstraat en Johannes Worpstraat met de huisnummering 1-27 tot vergroting van overlast als gevolg van de verschuiving van de rijbaan. De noordelijke rijbanen (het verst van de woonblokken afgelegen) worden verbreed met een halve meter. De toegangen tot de rijbanen langs de woonblokken worden uitgevoerd als inritconstructie. Door deze maatregelen ontstaat een situatie waarbij het doorgaande verkeer van de woonblokken af wordt geleid. Hierdoor ontstaat als het ware een ventweg. De verwachting is dat hiervan alleen door bestemmingsverkeer (de eigen bewoners en eventuele bezoekers) gebruik van zal worden gemaakt, waardoor mogelijke overlast wordt beperkt tot het eigen gebruik. Als gevolg van de aanpassingen is de groenstrook waarin de bomen geplant worden iets versmald om voldoende ruimte over te houden voor de verkeersbewegingen.

Als gevolg van de geplande haaksparkeervakken tegenover het woonblok Johannes Worpstraat 29-55 zou in de nieuwe situatie het verkeer dichter bij de gevel komen te rijden dan in de huidige situatie het geval is. Het stadsdeel komt tegemoet aan de wens van deze bewoners om de tegenovergelegen haaksparkeervakken niet aan te leggen. Het voetpad langs het woonblok wordt hierdoor breder. De geplande drie bomen blijven in het plan behouden. Het omzetten van haaks- naar langsparkeren kost zes parkeerplaatsen. Deze worden deels teruggewonnen door aan de huizenzijde twee parkeerplaatsen tussen de garage-opritten te situeren. In de Dirk Schäferstraat is ook nog ruimte gevonden om op twee plaatsen een extra parkeervak aan te brengen. In de Peter van Anrooystraat is ruimte gevonden voor drie extra parkeerplaatsen.

In de Dina Appeldoornstraat worden de ondergrondse afvalcontainers naar een andere locatie verplaatst dan gepland. Ten opzichte van de huidige situatie worden de containers in noordelijke richting opgeschoven. Hierdoor komen de twee meest zuidelijke haaksparkeerplaatsen uit het voorlopig ontwerp te vervallen. Als gevolg van alle aanpassingen komt het nieuwe aantal parkeerplaatsen op een totaal van 139. Dit zijn er zes meer dan in de huidige situatie. Voor het gebied waarin bewoners parkeren geldt, komt dit neer op een uitbreiding van 1 parkeerplaats.

Vaststelling Nota en definitief ontwerp:

Deze Nota van Beantwoording en het definitieve ontwerp d.d. 17 mei 2011 wijziging C d.d. 3 oktober 2011 zijn ter vaststelling aangeboden aan het dagelijks bestuur.