

**REACTIENOTA
INSPRAAKTRAJECT**

Verkeerssituatie Oostpoort

Versie 19 november 2009

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	3
2.	Beschrijving inspraakproces	3
3.	Resultaten inspraakproces	3
4.	Inhoudelijke behandeling inspraakreacties.....	5
5.	Conclusies.....	13
Bijlagen:.....		16
bijlage 1. Besluit DB vrijgave voor inspraak		17
Bijlage 2: Uitnodiging inspraak avond.....		20
Bijlage 3. Verslag Inspraakavond 19 mei.....		23
Bijlage 4. Overzicht binnengekomen reacties		29

1. INLEIDING

Deze nota bevat de reactie van het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (hierna: het DB) op de binnengekomen reacties over de verkeerssituatie in en rond Oostpoort. De reacties zijn binnengekomen in het kader van een inspraaktraject over een concept DB- besluit over dit onderwerp.

Het DB constateert dat omwonenden en belanghebbenden uitgebreid gebruik hebben gemaakt van de geboden mogelijkheid van inspraak. De inspraakavond is intensief bezocht en het aantal ingekomen reacties bedraagt 44 stuks.

De inhoud van de reacties toont de grote zorg van omwonenden en belanghebbenden over de toekomstige verkeerssituatie en de consequenties daarvoor voor hun eigen leef- en werkomgeving. Verder blijkt dat omwonenden en belanghebbenden (i.c. OCP als de grootste ontwikkelaar in het gebied alsmede de politie en brandweer) uiteenlopende belangen hebben.

Het DB heeft de ingekomen reacties uitvoerig gewogen. Deze weging heeft geleid tot een aanpassing van het concept besluit. De oorspronkelijke Bestuurlijke Notitie is hierop aangepast.

2. BESCHRIJVING INSPRAAKPROCES

De Raadscommissie Openbare Ruimte en Economie heeft op 7 april 2009 positief geadviseerd op het voorstel tot het vrijgeven van de stukken voor inspraak. Hierna heeft het DB op 21 april 2009 besloten tot vrijgave voor inspraak van het conceptbesluit¹ met betrekking tot de verkeerssituatie in en rond Oostpoort.

De belangrijkste onderwerpen van het conceptbesluit en van de inspraak waren:

1. De noodzaak van tweezijdige ontsluiting van Oostpoort voor gemotoriseerd verkeer, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied.
2. Een knip op de Linnaeuskade - Archimedesweg als verkeersbelemmering voor sluiptverkeer op de Linnaeuskade.
3. De Linkse knip, dat wil zeggen een knip in de definitieve inrichting van de Polderweg ten westen van de Van der Vijverstraat. Deze knip moet sluiptverkeer over de Polderweg voorkomen en de verkeers- en parkeeroverlast voor Tuinwijk beperken.

In het kader van het inspraaktraject zijn de Bestuurlijke Notitie, een eerder bestuurlijk stuk en diverse onderzoeken op de website van het stadsdeel geplaatst. Het inspraaktraject heeft zes weken in beslag genomen: van 1 mei tot en met 12 juni 2009.

Verder heeft het stadsdeel op dinsdag 19 mei 2009 een druk bezochte inspraakavond georganiseerd². In totaal waren er circa 50 personen op deze avond aanwezig. Van deze avond is een verslag gemaakt³.

3. RESULTATEN INSPRAAKPROCES

In totaal zijn 44 reacties binnengekomen op de ter inzage gelegde stukken⁴. Het grootste deel van de reacties is afkomstig van bewoners van Tuinwijk (34 insprekers, enkele reacties ondertekend door meerdere personen). Uit Middenmeer zijn vijf reacties ontvangen, waarvan er één ondertekend is door vijf bewoners. Er is één reactie ontvangen van OCP, de grootste ontwikkelaar in Oostpoort, één reactie van de Politie, Regio Amsterdam-Amstelland en één van de Brandweer, Regio Amsterdam-Amstelland. De resterende inspraakreacties (2 stuks) zijn afkomstig van mensen uit de Celebesstraat en van de Polderweg. Verder wordt het verslag van de inspraakavond beschouwd als een inspraakreactie.

¹ Zie bijlage 1 (zowel het conceptbesluit over de verkeerssituatie, als het besluit van het DB om dit vrij te geven voor inspraak zijn toegevoegd)

² Zie bijlage 2

³ Zie bijlage 3

⁴ Zie bijlage 4

Het grootste deel van de insprekers ondersteunt het streven van het stadsdeel om geen doorgaande routes te creëren door woonbuurten. Toch zijn de reacties over het algemeen kritisch van aard. Alle insprekers uit Tuinwijk en het merendeel van de insprekers uit Middenmeer geven aan niets te voelen voor de door het DB voorgestelde voorkeursvariant de 'Linkse Knip', noch voor de overige onderzochte varianten. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn dat de Linkse Knip en de andere varianten de verkeers- en parkeeroverlast niet zullen beperken. Daarnaast leidt de Linkse Knip tot grote omrijbewegingen voor de bewoners van Tuinwijk en (later) Oostpoort Oost. De meeste insprekers geven de voorkeur aan het plan 'Sporen van een toekomst' van de bewonersvereniging van Tuinwijk en verzoeken het DB dringend nogmaals serieus naar dit alternatief te kijken.

Een ander belangrijk onderwerp in de reacties is de verwachte toename van verkeer in het gebied en de daaruit volgende parkeeroverlast. Diverse insprekers verzoeken het DB maatregelen te treffen om het 'komen met de auto' te ontmoedigen. Voorgestelde maatregelen zijn het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, het aantal parkeerplaatsen op het maaiveld te beperken, de parkeertarieven op het maaiveld te verhogen en een apart parkeerregime in te stellen voor Tuinwijk. Verder geven de insprekers aan een voorkeur te hebben voor bomen aan de Polderweg boven parkeerplaatsen. Slechts een enkele inspraakreactie gaat over de tweede ontsluiting. Deze insprekers beoordelen deze oplossing als negatief.

Diverse insprekers geven in hun reactie aan teleurgesteld te zijn over het feit dat er bij de inspraakavond geen leden van het DB aanwezig waren. Zij stellen dat dit hun vertrouwen in het DB negatief beïnvloedt.

Ook de inspraakreacties van OCP, de politie en de brandweer zijn kritisch van aard. Zij wijzen er vooral op dat het aanbrengen van knips de bereikbaarheid van het gebied ernstig beperkt. OCP stelt dat hiermee onvoldoende bevoorrading van het gebied mogelijk is. De politie en de brandweer benadrukken de slechte bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Allen concluderen dat dit leidt tot onveilige situaties als gevolg van keren en achteruitrijden en stellen dat een verkeerssituatie zonder knips de beste oplossing is.

De ontvangen inspraakreacties zijn in lijn met de reacties zoals vastgelegd in het verslag van de inspraakavond. Ook hebben tijdens de inspraakavond diverse aanwezigen aangegeven het te betreuren dat er geen lid van het DB aanwezig was. Daarnaast vond één van de aanwezigen de avond zelf onvoldoende professioneel georganiseerd. Als voorbeeld noemde hij het ontbreken van een geluidsinstallatie.

De elementen uit het verslag van de inspraakavond en uit de binnengekomen reacties zijn in hoofdstuk 4 in detail behandeld. Hierin is per ingekomen reactie een overzicht gegeven van de genoemde argumenten met daarbij een reactie van het DB.

4. INHOUDELIJKE BEHANDELING INSPRAAKREACTIES

	Woongebied inspreker	Argumenten inspreker	Reactie Dagelijks Bestuur
1	Onbekend, waarschijnlijk. Middenmeer	a. Het aanbrengen van een knip op de Linnaeuskade-Archimedesweg leidt tot grote omrijbewegingen voor bewoners van Middenmeer en Tuinwijk. b. Een verkeerssituatie zonder knips is het meest wenselijk. c. Het is belangrijk om in de verder planvorming aandacht te besteden aan het grote aantal voetgangers en fietsers. Overwogen moet worden meer verkeerslichten te plaatsen met afteelmechanisme.	a. Het DB onderkent dat dit een groot nadeel is van het plaatsten van een knip op de Linnaeuskade-Archimedesweg. Dit nadeel moet worden afgewogen tegen het voordeel van het tegen gaan van doorgaand verkeer door de wijk. Bewoners van de wijk hebben ook last van dit sluipverkeer. b. Een verkeerssituatie zonder knips heeft zeker voordelen. Op deze wijze echter ontstaan doorgaande routes door woonwijken. Het DB vindt dit onwenselijk. c. Het DB onderkent dit aandachtspunt en zal het meenemen in de verdere planvorming. Ook de verkeerscommissie van het stadsdeel neemt de belangen van voetgangers en fietsers mee in haar oordeel over de plannen.
2	Middenmeer	a. De variant 'Sporen van een toekomst' van de bewonersvereniging van Tuinwijk dient het beste alle belangen en zou ook de voorkeursvariant van het DB moeten zijn. b. De afwezigheid van het DB bij de inspraakavond doet het vertrouwen van burgers in het bestuur nog verder dalen.	a. Het DB onderkent dat de situatie in Tuinwijk bijzondere aandacht verdient. Tuinwijk ligt naast Oostpoort, staat daar direct mee in verbinding en maakt voor haar ontsluiting gebruik van de Polderweg. Zonder maatregelen zal de verkeers- en parkeerdruk in Tuinwijk ingrijpend toenemen. De variant 'Sporen van een toekomst' heeft als voordeel dat het verkeerssysteem van Tuinwijk volledig los komt te staan van dat van het nieuwe Oostpoort. Echter, de variant brengt nadelen met zich: onduidelijke verkeerssituaties op de Polderweg en ontsluitingsproblemen voor Sporthal en Danshuis c.a. b. Het DB betreurt het dat de afwezigheid van leden van het DB op de inspraakavond op deze manier is opgevat. Een inspraakavond is echter bedoeld om bewoners te informeren en reacties en opvattingen te verzamelen. Een inspraakavond is niet bedoeld voor discussies met het bestuur. Het DB benadrukt nogmaals dat alle inspraakreacties serieus meegenomen worden.
3	Middenmeer	a. Is er voor de parkeergarage in Oostpoort Oost naast de bewoners ook rekening gehouden met hun bezoekers?	a. Voor het aantal parkeerplaatsen in Oostpoort Oost is rekening gehouden met een norm van 1,1 parkeerplaats per woning.

		b. Waar is de verkeerstoename aan de Archimedesweg-Hogeweg van 80 voertuigen in de spits op gebaseerd? Als dit in werkelijkheid hoger blijkt te zijn, kan er dan bijgestuurd worden? c. Bezoekers van de voorzieningen in Oostpoort West moeten gestimuleerd worden met het openbaar vervoer te komen. Of anders parkeren in de garage door het parkeertarief hier lager te maken dan het tarief voor parkeren op het maaiveld.	Hiervan is 1 parkeerplaats voor de bewoners en 0,1 parkeerplaats voor bezoekers. De parkeerplaatsen voor bezoekers worden gerealiseerd op het maaiveld. b. Het aantal verkeersbewegingen op de Archimedesweg neemt toe als gevolg van de nieuwe woningen in Oostpoort Oost. Echter, door het aanbrengen van een knip op de Linnaeuskade-Archimedesweg verdwijnt de huidige doorgaande route over de Linnaeuskade. Een deel van het huidig verkeersaanbod zal daarom wegvallen. Beide ontwikkelingen leiden tot een netto toename van het verkeer aan de Archimedesweg van 'slechts' 80 motorvoertuigen in de spits. In de definitieve situatie zal de optredende verkeerssituatie bekeken worden. Indien hier aanleiding toe is, zullen maatregelen worden getroffen. c. Het DB deelt de opvatting dat het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd moet worden en dat het parkeren in de garages moet worden gestimuleerd. Hiermee zal bij komende maatregelen (inrichtingsplan, marketing en garagevergunningen) rekening worden gehouden.
4	Tuinwijck	a. De variant 'Sporen van een toekomst' van de bewonersvereniging van Tuinwijck verdient de voorkeur. b. Inspreker heeft een voorkeur voor bomen aan de Polderweg in plaats van parkeerplaatsen.	c. Zie hierboven onder 2a. d. Ook het DB wil dat in het ontwerp voor de Polderweg zoveel mogelijk groen een plaats krijgt. Het is gezien de berekende behoefte echter noodzakelijk om hier ook parkeerplaatsen te realiseren.
5	Tuinwijck	a. De variant 'Sporen van een toekomst' van de bewonersvereniging van Tuinwijck verdient de voorkeur, onder andere omdat deze variant het sluipverkeer beperkt. b. Automobilisten moeten gestimuleerd worden te parkeren in de parkeergarage. Parkeerplaatsen op het maaiveld aan de Polderweg zijn derhalve niet nodig. c. Het moet ontmoedigd worden om per auto naar het gebied te komen, door het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, de gratis parkeergelegenheid bij Sportsworld te schrappen en parkeren duur te maken. d. Inspreker heeft een voorkeur voor bomen aan de Polderweg in plaats van parkeerplaatsen.	a. Zie hierboven onder 2a. b. In de planvorming is een analyse gemaakt van de benodigde parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen in de te realiseren parkeergarages is minder dan de berekende behoefte. Het DB is daarom van mening dat de parkeerplaatsen aan de Polderweg noodzakelijk zijn. c. Zie hierboven onder 3c. d. In het ontwerp voor de Polderweg zal zoveel mogelijk groen een plaats moeten krijgen. Het is gezien de berekende behoefte echter noodzakelijk om hier ook parkeerplaatsen te realiseren. e. De drie door het DB onderzochte varianten zijn inderdaad

		e. Te duur kan geen argument zijn, aangezien in de stukken staat dat alle varianten eenvoudig te realiseren zijn.	allen te realiseren tegen beperkte kosten. Echter de variant 'Sporen van een toekomst' wijkt af van de door het DB onderzochte variante 'Dubbele knip'. De variant 'Sporen van een toekomst' kent elementen (gescheiden in- en uitgang voor de garages, tunnel onder de Oranje-Vrijstaatkade) die afwijken van het huidige ontwerp en tot hoge extra kosten leiden.
6	Middenmeer	a. Ontmoedig het bezoekers om per auto naar Oostpoort te komen door het aantal beschikbare parkeerplaatsen te beperken. b. Inspreker heeft een voorkeur voor de 'Dubbele knip'/variant 'Sporen van een toekomst'. c. De afwezigheid van het DB bij de inspraakavond doet het vertrouwen van burgers in het bestuur nog verder dalen.	a. Het DB deelt uw mening dat het ontmoedigd moet worden om per auto naar Oostpoort te komen. Zie 3c. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarom al zeer beperkt gehouden. Verder zullen ook andere maatregelen worden getroffen om het autogebruik te ontmoedigen, bijv.: fietsroutes, fietsparkeeren, voorlichting. Het DB is van mening dat een verdere beperking van het aantal parkeerplaatsen negatieve gevolgen heeft voor de ontwikkeling van het gebied. b. Zie hierboven onder 2a. c. Zie hierboven onder 2b.
7	Tuinwijk	a. Alle door het DB onderzochte varianten leiden tot verkeers- en parkeeroverlast voor Tuinwijk. b. De linkse knip leidt tot grote omrijbewegingen. c. Een aangepast parkeerbeleid voor Tuinwijk, waarbij alleen bewoners en hun bezoekers mogen parkeren, is de oplossing voor het probleem.	a. Het DB onderkent dat ook de 'Linkse knip' geen garantie is dat er geen parkeeroverlast zal optreden in Tuinwijk. Wel scoort deze variant op dit punt gunstiger dan de 'Rechtse knip'. b. Het DB onderkent dat dit een nadeel is van de 'Linkse knip'. Zie verder 1a. c. Deze oplossing is al door het DB onderzocht. Het blijkt echter op dit moment niet tot de bevoegdheden van het stadsdeel te behoren om een dergelijk parkeerbeleid in te stellen voor Tuinwijk. Deze bevoegdheid ligt bij de Centrale Stad en wordt daar (nog) als niet wenselijk beschouwd. Het DB zal bij de Centrale stad alsnog de mogelijkheden van zo'n oplossing nagaan. In april 2009 is reeds toegezegd dat afzonderlijk aandacht besteed zal worden aan de parkeersituatie in Tuinwijk.
8	Middenmeer	a. Insprekers geven de voorkeur aan de variant 'Sporen van een toekomst' gecombineerd met een knip op de Linnaeuskade-Hogeweg.	a. Zie hierboven onder 2a.
9	OCP	a. OCP heeft met het stadsdeel afspraken gemaakt over diverse	a. Het DB neemt kennis van de door OCP aangegeven laad- en

		laad- en lospunten in het gebied. Niet alle laad- en lospunten zijn in de ter inzage gelegde stukken opgenomen. b. In opdracht van OCP heeft DHV een verkeerskundige toets uitgevoerd. Hierin is geconcludeerd dat bevoorrading, komende vanaf de Middenweg en rechtafslaand naar de Polderweg, niet wenselijk is zonder stoplicht met aparte opstelstrook voor rechtsaf. Reden hiervoor is de dode hoek voor fietsers die ontstaat bij rechtsafslaand vrachtverkeer. Genoemde opstelstrook zou niet ingepast kunnen worden vanwege de beperkte ruimte op de Linnaeusstraat. Daarom is ervoor gekozen om bevoorrading zoveel mogelijk aan de oostkant van het gebied via de brug over de Ringvaart het gebied in te laten rijden. Het vrachtverkeer kan Oostpoort dan aan de westkant via de Polderweg weer verlaten. c. De woningen in Oostpoort Oost dienen een ontsluiting te krijgen die voor zowel bewoners als hun bezoekers uitlegbaar is. Dit voorkomt zoekverkeer. d. OCP heeft bedenkingen tegen het realiseren van een knip in de Polderweg en/of de Linnaeuskade-Archimedesweg. Bevoorrading via de oostzijde is hiermee onmogelijk en vrachtverkeer moet (onveilig) keren op de Polderweg. e. Een besluit over het al dan niet aanbrengen van knips kan enkel genomen worden na overleg over een goede en veilige bevoorrading van het gebied. OCP wil bij de verdere planvorming betrokken worden. Voor OCP is enkel de rechtse knip bespreekbaar, vanwege de bevoorrading van het Danshuis. f. De knip aan de Linnaeuskade-Archimedesweg leidt tot grote omrijbewegingen voor de bewoners van Oostpoort Oost. Dit is slecht voor het milieu, niet uit te leggen en leidt tot grotere verkeersintensiteiten over de Wethouder Franckeweg-Archimedesweg. Tevens komt het de verkoopbaarheid van de woningen niet ten goede. g. Een knip aan de Linnaeuskade-Archimedesweg maakt het voor de bewoners van Oostpoort Oost lastig om hun weekendboodschappen te doen in Oostpoort West. h. Goudappel Coffeng heeft in een door haar uitgevoerd verkeerskundig onderzoek geconcludeerd dat een verkeerssitua-	lospunten. De tekeningen in de ter inzage gelegde stukken pretenderen niet alle punten weer te geven. b. De gemeente heeft niet de conclusies uit de studie van de DHV overgenomen. Dit geldt in het bijzonder de conclusie dat de bevoorrading zo veel mogelijk aan de oostkant van het gebied via de brug over de Ringvaart zou moeten plaats vinden. Deze conclusie zou extra verkeer door Middenmeer met zich brengen. Het DB deelt wel de conclusie dat er aan de Linnaeusstraat onvoldoende ruimte is voor een extra opstelstrook. Het kruispunt Linnaeusstraat – Polderweg is een krap bemeten en zwaar belast kruispunt. Het is hier dan ook niet mogelijk een ideale situatie te creëren. Ook niet met behulp van stoplichten. Het DB deelt de mening dat rechtafslaand vrachtverkeer richting de Polderweg beperkt moet worden. Hierover kunnen afspraken gemaakt worden met leveranciers. Indien leveranciers aanrijden via de noordkant, in plaats van via de zuidkant, kan door linksaf te slaan de Polderweg bereikt worden. c. Het DB onderschrijft dit uitgangspunt; door bebording en weginrichting zal dit moeten worden bereikt. d. Zie hierboven onder 9a en b. In het ontwerp moet nader bepaald worden hoe de risico's van kerend vrachtverkeer beperkt kunnen worden. Ook zullen hierover afspraken met leveranciers gemaakt moeten worden. e. Het DB onderkent het belang van OCP en van andere betrokkenen in het gebied. Het DB zal hen betrekken bij de verdere inrichtingsplannen. f. Dit nadeel moet worden afgewogen tegen het voordeel van het tegengaan van doorgaand verkeer door woonbuurten. Zie hierboven onder 9e g. OCP gaat uit van de vooronderstelling dat dergelijke boodschappen perse met de auto gedaan moeten worden. Het DB is van mening dat van de bewoners van Oostpoort Oost verwacht mag worden dat zij creatief en pragmatisch zullen zoeken naar alternatieven voor het doen van boodschappen met de auto binnen Oostpoort. De geringe afstand tussen Oostpoort Oost en Oostpoort West en het karakter van het gebied
--	--	--	--

		tie zonder knips de voorkeur verdient. In de ter inspraakgelegde stukken is deze variant zonder inhoudelijke argumentatie ter zijde geschoven. Ook het negatieve advies van de Verkeerscommissie wordt om politieke redenen ter zijde geschoven. i. Indien toch gekozen wordt voor de 'Linkse knip' is het een alternatief om het Oosterspoorplein open te stellen. Op deze wijze worden de omrijbewegingen voor Oostpoort Oost beperkt.	maakt dit mogelijk en wenselijk. h. Het belangrijkste argument tegen een verkeerssituatie zonder knips is de wens van het bestuur het ontstaan van doorgaande routes door woonwijken tegen te gaan. i. Het DB zal dit standpunt meenemen in zijn verdere overwegingen.
10	Celebesstraat	a. Inspreker tekent bezwaar aan tegen de hoogte van de appartementen aan de Polderweg bij het spoor en de bouw van de woontoren op het einde van de Polderweg. b. Inspreker uit zijn ongenoegen over de herhaaldelijke aanpassingen van de plannen en mogelijke verdere wijzingen. Inspreker tekent bezwaar aan tegen de toegang voor het autoverkeer via de brug bij het voormalige dierenasiel.	a. Genoemd onderwerp was niet het onderwerp van de inspraak. Het bezwaar kan in het kader van deze inspraakprocedure dan ook niet in behandeling worden genomen. b. Het DB neemt kennis van het ongenoegen van de inspreker. Het DB is en blijft van mening dat een tweede ontsluiting van Oostpoort via de brug over de Ringvaart noodzakelijk is om het gebied voldoende en veilig te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer.
11	Tuinwijk	a. Inspreker vindt de variant 'Linkse knip' onwenselijk omdat deze leidt tot verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk en daarmee tot onveilige situaties. b. De 'Linkse knip' leidt tot grote omrijbewegingen voor de bewoners van Tuinwijk. Openstelling van het Oosterspoorplein is hiervoor geen oplossing, omdat dit leidt tot een doorgaande route door Tuinwijk. c. De variant 'Sporen van een toekomst' dient alle belangen het beste. Insprekers verzoeken het DB deze variant nogmaals serieus te overwegen.	a. Het DB onderkent dat ook de 'Linkse knip' geen garantie is dat er geen verkeers- en parkeeroverlast zal optreden in Tuinwijk. Wel scoort deze variant op dit punt gunstiger dan de 'Rechtse knip'. b. Het DB onderkent dat dit een nadeel is van de 'Linkse knip'. Dit nadeel moet worden afgewogen tegen het voordeel van het tegengaan van doorgaand verkeer door de wijk. Openstelling van het Oosterspoorplein kan inderdaad tot een nieuwe doorgaande route kan leiden. De inrichting (bijvoorbeeld als 30 km gebied met drempel) kan de kans hierop verkleinen. In de nadere uitwerking zal hier aandacht aan besteed worden. c. Zie hierboven onder 2a.
12	Tuinwijk	a. Inspreker verwierpt de voorkeursvariant 'Linkse knip'. b. Inspreker geeft de voorkeur aan de variant 'Sporen van een toekomst'.	a. Het DB neemt hier kennis van. b. Zie hierboven onder 2a.
13 t/m 40	27x Tuinwijk 1x Polderweg	Idem aan inspraakreactie 11	Idem aan inspraakreactie 11

41	Tuinwijk	a. Inspreker geeft de voorkeur aan de variant 'Sporen van een toekomst'. b. Inspreker stelt voor iedereen verplicht te laten parkeren in de parkeergarage.	a. Zie hierboven onder 2a. b. Het is zeker de bedoeling dat bezoekers zoveel mogelijk parkeren in de parkeergarage. Het DB onderzoekt de mogelijkheden om dit te stimuleren. Verplichtingen tot parkeren in de garage kunnen echter niet afgedwongen worden.
42	Tuinwijk	Idem aan inspraakreactie 11	Idem aan inspraakreactie 11
43	Politie	a. In eerder uitgevoerd verkeerskundig onderzoek is geconcludeerd dat er geen redenen zijn om aan te nemen dat er veel sluipverkeer over de Polderweg zou gaan rijden. De verkeerscommissie heeft zich daarom unaniem uitgesproken tegen het aanbrengen van knips. b. In de nieuwe plannen zijn toch knips opgenomen, zonder dat er sprake is van wijziging van de verkeerscijfers. c. Het aanbrengen van knips heeft nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van het gebied voor nood- en hulpdiensten. d. Ook de bereikbaarheid van het gebied voor verhuishagens en –kranen verslechtert. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.	a. Het belangrijkste argument tegen een verkeerssituatie zonder knips is de wens van het bestuur om doorgaande routes door woonwijken onmogelijk te maken. b. Zie 43 a. c. Het DB is zich ervan bewust dat de aanrijtiden voor nood- en hulpdiensten als gevolg van de knips langer worden. Hierover zal overleg gevoerd worden met de politie. d. Het DB onderzoekt de mogelijkheden om de knips uit te voeren als een verwijderbare afsluiting. Hiermee blijft het gebied bereikbaar voor verhuishagens en –kranen. Het kost wel meer tijd om het gebied te bereiken. Dit incidenteel optredende nadeel weegt niet op tegen de wens om doorgaand verkeer door woonbuurten tegen te gaan.
44	Brandweer	a. Het aanbrengen van knips heeft nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van het gebied voor nood- en hulpdiensten.	a. Zie 43 c. Het DB is zich hiervan bewust en zal hierover in overleg treden met de brandweer.
45	Zie presentielijst inspraakavond, bijlage 3 bij Reactienota	Argumenten naar voren gebracht tijdens de inspraakavond (zie verslag): a. Bewoners vinden het verwarrend dat er inspraak wordt gevraagd op de knip aan de Linnaeuskade-Archimedesweg, terwijl de precieze locatie en vormgeving nog nader bepaald moeten worden. b. Een grote meerderheid van de aanwezigen heeft een voorkeur voor de variant 'Sporen van een toekomst' van de bewonersvereniging van Tuinwijk. c. In de huidige situatie is er reeds sprake van verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk. Dit zal alleen nog maar erger worden. Gesuggereerd wordt om van Tuinwijk een apart vergunninggebied te maken. Men uit de zorg dat bezoekers bij voor-	a. De precieze locatie en vormgeving van de knip aan de Linnaeuskade-Archimedesweg zullen nader bepaald worden en dan nogmaals in een inspraakprocedure gebracht worden. b. Zie hierboven onder 2a. c. Het DB zal genoemde maatregelen bij haar besluit in overweging nemen. Zie ook 3c en 7c. d. Het DB deelt de mening dat het gebruik van het openbaar vervoer de voorkeur verdient. Daarnaast dient er in het gebied een aantal parkeerplaatsen aanwezig te zijn om het gebied voldoende ontwikkelkansen te bieden. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is reeds beperkt. Zie ook 2a, 3c en 5b.

		keur op straat zullen parkeren. Voorgesteld wordt de garage middels lage tarieven aantrekkelijker te maken. d. De aanwezigen vinden de bezwaren van het DB tegen de variant 'Sporen van een toekomst' niet zwaarwegend. Deze variant kost slechts 30 parkeerplaatsen van de 1000. Verder dient het stadsdeel het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, zodat de verkeers- en parkeeroverlast überhaupt afneemt. Aanwezigen stellen voor dat het DB varieert op 'Sporen van een toekomst' zodat genoemde bezwaren minder optreden. e. Een aanwezige geeft aan eerder bezwaren ingediend te hebben tegen de woontoren naast de Ringvaart. Zij maakt hiertegen, én tegen de tweede ontsluiting én tegen de knips, nogmaals bezwaar. f. Een spreker geeft aan dat een keerlus op de Polderweg minder veilig is, zeker gezien de aanwezigheid van twee scholen. Hij stelt voor de keerlus zo ruim mogelijk uit te voeren als verzachtende maatregel. g. De aanwezigen vragen zich af waarom het nodig is parkeerplaatsen te realiseren aan de Polderweg. h. Het programma voor Oostpoort is de afgelopen jaren uitgebreid. Een spreker vindt de gehanteerde werkwijze onlogisch. Eerst het programma uitbreiden waardoor er nu een verkeersprobleem is. Waarom niet andersom geredeneerd: Wat kan het gebied aan qua verkeer en welk programma past daarbij? i. De aanwezigen betreuren het dat er niemand aanwezig is van het DB. De afwezigheid van het DB bij de inspraakavond doet het vertrouwen van burgers in het bestuur nog verder dalen. j. Indien het gebied de verkeersdruk niet aan kan, zal geschrapt moeten worden in het programma. k. Is het mogelijk om de parkeergarage te vergroten, om de parkeeroverlast op het maaiveld te beperken? l. Het stadsdeel moet maatregelen treffen ter beperking van zoekverkeer. m. De parkeertarieven zowel in en rond het gebied dienen kritisch bekeken te worden.	e. De woontoren is geen onderwerp van deze bezwaarprocedure. Het DB neemt kennis van de overige bezwaren. f. Indien het DB kiest voor het aanbrengen van een keerlus op de Polderweg, zal deze zo veilig mogelijk uitgevoerd worden. g. De totale behoefte aan parkeerplaatsen is in een eerder stadium in kaart gebracht. Het totaal aantal in Oostpoort te realiseren parkeerplaatsen is reeds beperkt. De parkeerplaatsen aan de Polderweg zijn derhalve nodig. h. Er zijn inderdaad programma-aanpassingen geweest. Het gaat hier om de verhoging van het aantal woningen met ca. 20% ten opzichte van het oorspronkelijk aantal woningen en een relatief geringe verhoging van enkele procenten van het overig oppervlakte. Het probleem zit hem niet zozeer in de verhoging van het programma, maar vooral in het feit dat ook op basis van het oorspronkelijk plan de maximum capaciteit voor de verkeersafwikkeling op de kruising Polderweg/Linnaeusstraat in sommige gevallen al snel zou zijn bereikt. i. Zie 2b. j. Zie hierboven onder h. k. Nee die mogelijkheid is er niet meer; de bouwkuip die al is gemaakt stelt grenzen aan de maximum capaciteit; bovendien zijn er financiële beperkingen aan het maken van extra ruimte in de parkeergarage. l. Het DB zal de mogelijkheden hiertoe onderzoeken. Zie ook 9c. m. De parkeertarieven voor bezoekersparkeren worden vastgesteld door de Centrale Stad. Het tarief voor parkeren in de parkeergarage zal in het kader van de garagevergunning worden beoordeeld. n. Het DB neemt dit voorstel over. o. Het DB zal de mogelijkheden onderzoeken om dit te stimuleren, maar kan het niet verplichten. p. Het DB ziet niet in welke meerwaarde dit heeft. q. Het DB neemt dit voorstel over. r. In de huidige situatie is daar geen aanleiding voor. s. Het DB zal dit aandachtspunt meenemen bij de uitwerking van
--	--	---	--

		n. Het DB dient een verkeersonderzoek uit te laten voeren naar de verkeerssituatie in Middenmeer. Er zijn daar reeds diverse knips die mogelijk geen functie meer hebben. o. Bezoekers moeten verplicht worden in de garage te parkeren. p. Een inspreker verzoekt het DB de Archimedesweg te versmalen. q. Een inspreker maakt zich zorgen dat het verkeer als gevolg van de tweede ontsluiting elders vastloopt. De verkeerssituatie in Middenmeer moet in het verkeersonderzoek meegenomen worden. r. Waarom is er op de route Archimedesweg-Molukkenstraat geen rotonde aangelegd? s. Bij de uitwerking van de plannen dient aandacht besteed te worden aan de oversteekmogelijkheden voor ouderen en minder validen. t. Het fietspad onder de tunnel bij de Hogeweg is gevaarlijk. u. Een inspreker stelt voor een second opinion te vragen op 'Sporen van een toekomst'.	- de plannen. t. Dit is geen onderwerp van deze inspraakprocedure. u. Het DB ziet hier geen reden voor en neemt het voorstel niet over.
--	--	---	---

5. CONCLUSIES

5.1 Het inspraakproces

Het DB van Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer heeft op 21 april 2009 de stukken met betrekking tot de verkeerssituatie in en rond Oostpoort vrijgegeven voor inspraak. Hiertoe zijn de relevante stukken op 1 mei 2009 op de website van het stadsdeel geplaatst en is door middel van publicaties en brieven bekendheid gegeven aan de inspraakmogelijkheid. Het inspraaktraject is, volgens de inspraakverordening, ingegaan op de datum na publicatie van de stukken. Het traject heeft zes weken in beslag genomen: van 1 mei 2009 tot en met 12 juni 2009.

In het kader van het inspraakproces heeft het stadsdeel op dinsdag 19 mei 2009 een inspraakavond georganiseerd. Deze avond is druk bezocht. In totaal waren circa 50 personen op deze avond aanwezig. Verder zijn in totaal 44 schriftelijke reacties binnengekomen. Daarnaast wordt het verslag van de inspraakavond beschouwd als inspraakreactie. De elementen uit dit verslag en uit de binnengekomen reacties zijn in deze reactienota uitvoerig behandeld.

Het DB meent dat is voldaan aan het doel van de inspraak: het raadplegen van betrokkenen over de voorlopige plannen voor de verkeerssituatie. Er is in ruime mate gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op de inspraakavond en schriftelijk te reageren. Het DB zal in de toekomst wel gebruik maken van de ervaringen bij de organisatie van de inspraakavond: duidelijker zal worden aangegeven dat het hier gaat om de mogelijkheid voor betrokkenen hun zienswijze kenbaar te maken; verder zal ook meer aandacht worden besteed aan organisatorische facetten als presentaties en de aanwezigheid van geluidsinstallaties.

5.2 Inhoudelijke afweging

Het DB trekt op basis van de binnengekomen reacties allereerst de conclusie dat een tweezijdige ontsluiting van Oostpoort nauwelijks op bezwaren stuit. Insprekers erkennen dat de verkeersafwikkeling op de kruising Polderweg/Linnaeusstraat zodanig in het gedrang kan komen dat een eenzijdige ontsluiting tot een onwenselijke situatie zou leiden. Eén enkele inspreker heeft bezwaren tegen de tweede ontsluiting ingebracht. De variant 'Sporen van een toekomst', die de voorkeur heeft van het merendeel van de insprekers, gaat ook uit van deze tweede ontsluiting.

Daarnaast kan geconcludeerd worden dat het grootste deel van de insprekers het streven van het stadsdeel om geen doorgaande routes door woonbuurten te creëren, ondersteunt. Echter, geen van de inspraakreacties beoordeelt de voorkeursvariant voor het aanbrengen van een knip als positief.

De inspraakreacties bepleiten verschillende oplossingen. Bewoners van Tuinwijk willen geen doorgaand verkeer door hun buurt en zo kort mogelijke ontsluitingsroutes vanuit hun wijk. Verder vragen zij om beperking van het parkeren van bezoekers van Oostpoort in hun buurt. Bewoners van Middenmeer Noord (vooral: Linnaeuskade en Archimedesweg) willen sluipverkeer via de Polderweg door hun straten voorkomen.

Van de andere kant zijn er belanghebbenden, die weliswaar begrip hebben voor de beperking van doorgaand sluipverkeer, maar die vragen om doorgang voor specifieke doelen. Het gaat hier om economische belangen en om belangen voor nood- en hulpdiensten.

De economische belangen liggen vooral bij het nieuwe winkelcentrum. De ontwikkelaar vraagt –ook vanwege veiligheidsmotieven– om doorgaand bevoorradingsverkeer vanaf de Linnaeuskade naar de Polderweg naar het winkelcentrum. Dit verkeer kan dan weer via de Linnaeustraat in noordelijke richting op veilige wijze het gebied verlaten. Daarnaast vraagt de ontwikkelaar om voldoende en veilige manoeuvreerruimte voor dit verkeer in het nieuwe winkelgebied.

Nood – en hulpdiensten, zoals politie en brandweer, willen onbelemmerd het nieuwe Oostpoort gebied kunnen bereiken. Zij vinden belemmeringen op de Polderweg hier niet in passen, omdat deze de bereikbaarheid beperken en leiden tot onveilige situaties.

Alles overwegend ziet het Dagelijks Bestuur dat op dit moment vanuit belangen van bewoners, economische belangen en veiligheidsfacetten verschillend wordt geoordeeld over de belemmeringen van het doorgaand verkeer op de Polderweg. Het bestuur wil de achtergronden van deze belangen en mogelijke oplossingen om hier aan tegemoet komen nader onderzoeken. Het gaat dan hier om de vormgeving van de Polderweg, de inrichting van het nieuwe Oostpoortgebied, het tegengaan van doorgaand sluipverkeer en het tegelijkertijd faciliteren van noodzakelijk verkeer voor de bevoorrading van winkels en voor de nood- en hulpdiensten. Dit onderzoek kan het beste plaats vinden in het kader van het inrichtingsplan voor Oostpoort, dat op dit moment in de fase van een Definitief Ontwerp is.

Het is de verantwoordelijkheid van het DB om de ingekomen reacties inhoudelijk te beoordelen en deze af te wegen tegen het maatschappelijk belang van een tweede ontsluiting en het aanbrengen van verkeersknips. Het DB overweegt hierbij het volgende:

- Een tweede ontsluiting van Oostpoort is verkeerskundig noodzakelijk gebleken. De inspraakreacties bevestigen dit. Daarnaast heeft een enkele inspreker aangegeven tegen de tweede ontsluiting te zijn en wegen de ingediende tegenargumenten niet op tegen het maatschappelijk belang van deze tweede ontsluiting voor Oostpoort en de omliggende wijken.
- De ambitie van het DB om geen doorgaand verkeer door woonbuurten te accepteren, wordt door de inspraakreacties ondersteund.
- Het DB onderkent dat de inspraakreacties, vanuit persoonlijke belangen, tegenstrijdige oplossingen geven voor het tegengaan van het doorgaand verkeer. Die oplossingen hangen samen met de volgende onderwerpen;
 - De overlast voor de verschillende woonbuurten, die grenzen aan het nieuwe gebied Oostpoort (Tuinwijk, Middenmeer Noord).
 - De ontsluiting van het gebied voor nood- en hulpdiensten (i.c. politie en brandweer).
 - De toegankelijkheid van het gebied voor leveranciers (i.c. de ontwikkelaar OCP).
- Het DB onderkent verder dat in de inspraakreacties reële knelpunten naar voren zijn gekomen, waarvan op dit moment nog onvoldoende duidelijk is hoe groot deze knelpunten zijn. Het betreft met name:
 - De effecten op de verkeerssituatie in Middenmeer I;
 - De bereikbaarheid van Oostpoort voor laden en lossen;
 - De bereikbaarheid van het gebied voor nood- en hulpdiensten;
 - De verkeersveiligheid in en om het gebied als gevolg van vrachtverkeer.Het DB acht het noodzakelijk om aanvullend onderzoek te doen naar de omvang van deze knelpunten en mogelijke oplossingen.
- Het DB vindt dat eventuele aanpassingen in de verkeerssituatie van Oostpoort niet los gezien kunnen worden van de geplande herinrichting van de Linnaeuskade. Nader onderzoek naar de verkeerssituatie in Middenmeer I moet daarom uitgevoerd worden in samenhang met de plannen voor de Linnaeuskade.
- Inmiddels is het ontwerp voor de definitieve inrichting van Oostpoort in voorbereiding. Dit ontwerp moet betrokken worden in het nader onderzoek naar de consequenties van het aanbrengen van knips op de Polderweg voor laden en lossen, nood- en hulpdiensten en de verkeersveiligheid.

Het DB heeft met deze uitgebreide antwoordnota ook de aangedragen argumenten inhoudelijk gewogen en haar besluit naar aanleiding hiervan aangepast. Het DB besluit:

- Vast te houden aan het voornemen van het DB om geen doorgaand verkeer door woonbuurten te accepteren.
- Vanwege de optimale spreiding van het bestemmingsverkeer Oostpoort in het stadsdeel in te stemmen met een tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied, zodat deze brug geschikt kan worden gemaakt voor gemotoriseerd verkeer.
- Op korte termijn de procedure voor wijziging van het bestemmingsplan voor de tweede ontsluiting in gang te zetten.
- Het besluit over een knip op de Linnaeuskade – Archimedesweg en de Linkse knip op de Polderweg voorlopig aan te houden in afwachting van de uitkomsten van het nader onderzoek.

- Nader onderzoek te doen naar:
 - De consequenties van het aanbrengen van knips voor de verkeerssituatie in Middenmeer I, en dit te doen in samenhang met de herinrichtingsplannen voor de Linnaeuskade.
 - De consequenties van het aanbrengen van knips voor laden en lossen, nood- en hulpdiensten en de verkeersveiligheid, én dit te doen in samenhang met het ontwerp voor de definitieve situatie in Oostpoort én in overleg met betrokken partijen (verkeerscommissie, politie, brandweer en OCP, vertegenwoordigers van omwonenden).
- In de zomer van 2010 een voorkeursvariant met betrekking tot de knips voor te leggen aan het DB, én de knip ter plaatse van de kruising Linnaeuskade - Archimedesweg als voorgenomen besluit mee te nemen in de inspraakprocedure voor de Linnaeuskade.

5.3 Aanpassingen

In de Bestuurlijke Notitie over de verkeersontsluiting van Oostpoort zijn belangrijke aanpassingen gedaan ten opzichte van de eerdere versie. Deze aanpassingen betreffen de knip aan de Linnaeuskade – Archimedesweg en de Linkse knip op de Polderweg. Het besluit over het aanbrengen van deze knips is aangehouden.

BIJLAGEN:

BIJLAGE 1. BESLUIT DB

STADSDEEL OOST/WATERGRAAFSMEER besluit dagelijks bestuur

datum vergadering : 21 april 2009
registratienummer : 2009/111671
documentnaam : J-13. Bestuurlijke besluitvorming/Dagelijks Bestuur/2009/20090421/vervolg
bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting Oostpoort

betreft : Vervolg bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting Oostpoort

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost/Watergraafsmeer,

Na kennis te hebben genomen van

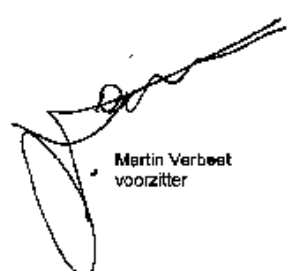
- de resultaten van het verkeersonderzoek van het Poldenreggebied
- de eerdere notitie van 30 september 2008 over dit onderwerp
- de notitie vervolg bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting Oostpoort d.d. 10 maart 2009
- het advies van de Raadscommissie Openbare Ruimte en Economie van 7 april 2009

besluit

1. het concept besluit "ontsluiting Oostpoort" vrij te geven voor inspraak

Het dagelijks bestuur voornoemd,


Sjant Karsten
secretaris


Martin Verbeet
voorzitter

Afschrift: E van der Putten, E Skuimer, S Siegmann, P Kleyn,

STADSDEEL OOST/WATERGRAAFSMEER

besluit dagelijks bestuur

Concept

datum vergadering :
registratienummer : 2009/111671
documentnaam : J:\3. Bestuurlijke besluitvorming\Dagelijks Bestuur\2009\20090421\vervolg
bestuurlijke besluitvorming tbv verkeersontsluiting Oostpoort

betreft : Vervolg bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting Oostpoort

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost/Watergraafsmeer,

Na kennis te hebben genomen van

- de resultaten van het verkeersonderzoek van het Polderweggebied
- de eerdere notitie van 30 september 2008 over dit onderwerp
- de notitie vervolg bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting Oostpoort d.d. 10 maart 2009
- het advies van de Raadscommissie Openbare Ruimte en Economie van 7 april 2009

Overwegende dat:

- vastgehouden moet worden aan zijn voorkeur om vanwege de optimale spreiding van het bestemmingsverkeer Polderweggebied in het stadsdeel een voorkeur uit te spreken voor de ontsluitingsvariant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied;
- voor wat betreft de verkeersbelemmering op de Linnaeuskade er een knip dient te komen op de Linnaeuskade na de kruising met de Hogeweg;
- de door enkele bewoners van Tuinwijk gesuggereerde mogelijkheid met de dubbele knip voordelen heeft, omdat het een goede verkeersafwikkeling mogelijk maakt voor Tuinwijk en voor het nieuwe gebied van Oostpoort;
- dat deze variant toch onwenselijk is, omdat:
 - deze variant lastig in te passen is en veel parkeerplaatsen op de Polderweg kost;
 - de bereikbaarheid van de voorzieningen (Sporthal en Muziekmakerscentrum) slecht is;
 - hij op het punt van verkeersveiligheid slecht scoort;
- openstelling van het Oosterspoorplein (conform variant 3 uit de notitie van 30 september 2008) voor auto's vooralsnog nog steeds niet de voorkeur heeft, omdat dan ook weer nieuwe doorgaande routes ontstaan die mogelijk tot extra verkeer in Tuinwijk en op de Archimedesweg leiden;
- het aanbeveling verdient zich sterk te maken voor een aparte parkeersituatie in Tuinwijk, ofwel door een vergunningsstelsel (te besluiten door de centrale stad) ofwel door het instellen van een parkeerverbod met ontheffing;
- de Verkeerscommissie van het stadsdeel negatief heeft geadviseerd over het aanbrengen van knips, met name vanwege de bereikbaarheid van het gebied voor nood- en hulpdiensten en de effecten op de verkeerscirculatie in Middenmeer Noord;
- de verkeerscommissie haar eerdere advies voor een variant met twee ontsluitingen en zonder knips heeft herbevestigd;

- de bezwaren van de verkeerscommissie weliswaar worden onderkend, maar dat de door deze commissie voorgestelde variant zowel geen invulling geeft aan het advies van de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening waarin is gewezen op het stadsdeelbeleid als aan het amendement van Méérbelangen en een variant zonder knips bovendien geen positief effect op de verwachte verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk en op de Linnaeuskade – Archimedesweg;
- bij het inrichtingsplan voor Oostpoort waar ook voorstellen zijn opgenomen voor de inrichting van de Polderweg en bij de komende herprofileringen van de Linnaeuskade de vormgeving en inpassing van de knips in de Polderweg en de Linnaeuskade verder uitgewerkt kunnen worden;
- de mogelijkheden met de linkse en rechtse knip op de Polderweg reële opties zijn;
- de mogelijkheid met de linkse knip vooralsnog de voorkeur heeft, omdat deze Tuinwijk verkeerskundig loskoppelt van de voorzieningen in Oostpoort;
- daarbij in deze variant de kruising Linnaeusstraat – Polderweg het minst belast wordt;

b e s l u i t

Tot de ontsluitingsvariant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer in het Polderweggebied, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied, waarbij:

- een knip dient te komen op de Linnaeuskade na de kruising met de Hogeweg als verkeersbelemmering voor sluipverkeer op de Linnaeuskade;
- een knip dient te komen in de definitieve inrichting van de Polderweg ten westen van de Van der Vijverstraat (de Linkse knip).

Het dagelijks bestuur voornoemd,

Sjaak Karsten
secretaris

Martin Verbeet
voorzitter

Afschrift: E van der Putten, E Sluimer, S Siegmann, P Kleyn,

BIJLAGE 2: UITNODIGING INSPRAAK AVOND

Bewonersbrief

Aan **De bewoners Oostpoort en omgeving**
Datum **29 april 2009**
Onderwerp **Inspraak verkeersontsluiting Oostpoort**

Geachte heer, mevrouw,

Op 1 mei as. start de inspraak over de verkeersontsluiting van Oostpoort (het voormalig Polderweg-gebied). Het gaat hier vooral om de vraag of het gebied - naast de bestaande ontsluiting van de Polderweg naar Linnaeusstraat - een tweede ontsluiting moet krijgen en of er belemmerende maatregelen tegen het doorgaand verkeer moeten worden genomen. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost-Watergraafsmere wil een tweede ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer. De ontsluiting loopt via de brug die in het verlengde ligt van de Polderweg en uitkomt op de kruising van de Archimedesweg en de Linnaeuskade. Verder wil het dagelijks bestuur 'knips' (belemmeringen voor het doorgaand verkeer) op de Polderweg en de Linnaeuskade.

Het dagelijks bestuur heeft de varianten uitvoerig onderzocht aan de hand van onderzoeken en notities. Hieruit blijkt dat één ontsluiting via de Polderweg/ Linnaeusstraat niet meer mogelijk is, als de nieuwbouw van Oostpoort klaar is. Die ontsluiting wordt dan te zwaar belast door verkeersopstoppingen op beide wegen.

Er zijn verschillende varianten voor de knip op de Polderweg:

- Mogelijkheid 1: 'Rechtse knip', waarbij Tuinwijk wordt ontsloten via de Polderweg;
- Mogelijkheid 2: 'Linkse knip', waarbij Tuinwijk wordt ontsloten via de brug over de Ringvaart.
- Mogelijkheid 3: Dubbele knip, waarbij de ontsluiting van Tuinwijk, Oostpoort-Oost en Oostpoort-West van elkaar gescheiden wordt.

Het dagelijks bestuur geeft de voorkeur aan de mogelijkheid met de 'linkse knip'. Deze mogelijkheid is aangegeven op een plattegrond op de achterzijde van deze brief.

Uit onderzoeken blijkt dat de rechtse knip als belangrijkste nadeel heeft dat deze extra verkeer op de kruising Polderweg/Linnaeusstraat veroorzaakt. De dubbele knip is onwenselijk, omdat hij op het punt van verkeersveiligheid slecht scoort, lastig in te passen is en veel parkeerplaatsen op de Polderweg kost.

Verder heeft de openstelling van het Oosterspoorplein, bij het Muiderpoortstation, voor auto's voorsnog niet de voorkeur van het dagelijks bestuur, omdat daardoor nieuwe doorgaande routes ontstaan die mogelijk tot extra verkeer in Tuinwijk en op de Archimedesweg leiden. Mocht blijken dat een aanzienlijk deel van de bewoners van Tuinwijk hier voorstander van is, dan wordt een en ander heroverwogen.

Inspraak

De desbetreffende documenten over de verkeersontsluiting liggen van 1 mei 2009 tot en met 12 juni 2009 voor inspraak ter inzage in het stadsdeelhuis, Oranje-Vrijstaatplein 2, informatiewinkel publieksvoorlichting. Verder zijn ze te downloaden van de website van het stadsdeel via: www.oost-watergraafsmere.nl. Onder plannen en projecten/Oostpoort.

De inspraak heeft als doel te bepalen of en waar eventuele aanpassingen moeten worden doorgevoerd. Het dagelijks bestuur ontvangt en beoordeelt de inspraakreacties en bepaalt of het plan, al dan niet aangepast moet worden. Daarbij beoordeelt het dagelijks bestuur de reacties op inhoud en weegt het dagelijks bestuur de verschillende belangen zo goed mogelijk tegen elkaar af.

Schriftelijke inspraakreacties kunt u tot en met vrijdag 12 juni 2009 sturen aan het dagelijks bestuur

van stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, t.a.v. Ilonka Marchelinus, Postbus 94801, 1090 GV Amsterdam. U kunt uw inspraakreactie ook per e-mail sturen aan Oostpoort@oost-wgm.amsterdam.nl. De reacties dienen uiterlijk 12 juni 2009 bij het stadsdeel binnen te zijn.

Informatieavond

Gedurende de inspraakperiode vindt op dinsdag 19 mei 2009 een informatieavond plaats. Tijdens deze informatieavond wordt informatie gegeven over de voorstellen voor de verkeersontsluiting.

Verder

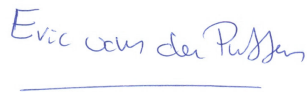
worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om reacties te geven. De informatieavond vindt plaats van 19.30 uur tot 22.00 uur in het Montessori College Oost, aan de Polderweg 3. De zaal bevindt zich op de begane grond.

Er wordt een verslag gemaakt van de tijdens die avond weergegeven standpunten van belanghebbenden. Deze standpunten worden ook beschouwd als inspraakreacties.

Contact

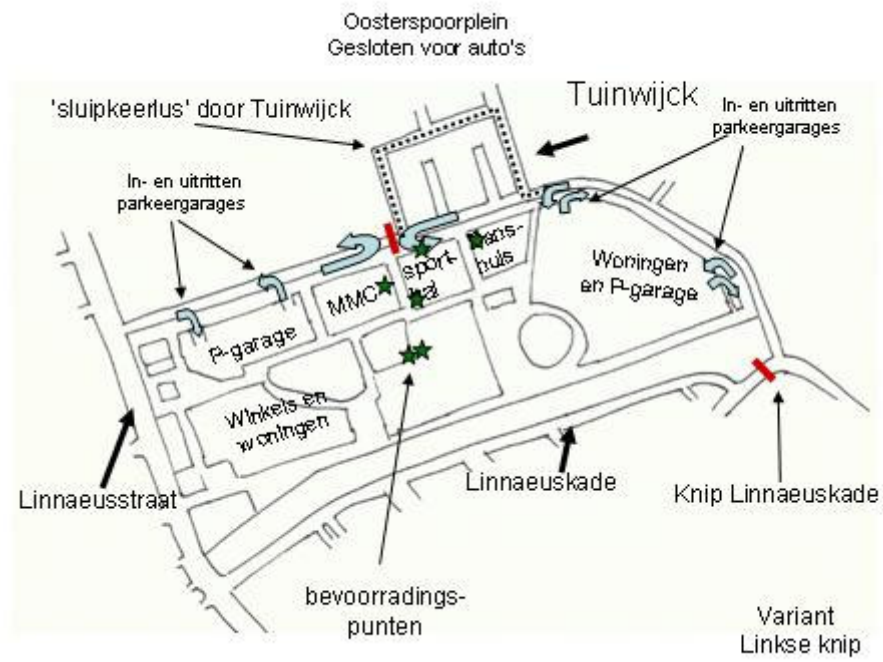
Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Ilonka Marchelinus, projectsecretaris van Projectbureau Oostpoort, via telefoonnummer 020 - 25 35644 of via e-mail Oostpoort@oost-wgm.amsterdam.nl. U kunt deze brief en aanvullende informatie ook terugvinden op de website van het stadsdeel: www.oost-watergraafsmeer.nl.

Met vriendelijke groet,



Eric van der Putten
Projectmanager Oostpoort

Voorkeursvariant van de dagelijks bestuur, mogelijkheid 2 met linkse knip



BIJLAGE 3. VERSLAG INSPRAAKAVOND 19 MEI

Notulen

Aan	Aanwezigen inspraakavond op 19 mei 2009
Van	Ilonka Marchelinus
Doorkiesnummer	020 – 25 35 644
E-mail	imarchelinus@oost-watergraafsmeer.amsterdam.nl
Kenmerk	2009/ 115767
Pagina	1 van 13
Vergaderdatum	19 mei 2009
Plaats	Montessori College Oost
Aanwezig	Marten Klein (hoofd sector Wonen en Werken), Eric van der Putten (projectmanager Projectbureau Oostpoort), Jiska Beelen (adviseur verkeer), Frank Arnink (Goudappel Coffeng), Ilonka Marchelinus (projectsecretaris Projectbureau Oostpoort, verslaglegging)
	Verder: ca. 50 belangstellenden
Onderwerp vergadering	Inspiraakavond verkeersontsluiting Oostpoort
Agendapunten	Opening: Marten Klein, hoofd sector Wonen en Werken opent de avond en heet alle aanwezigen van harte welkom. Hij stelt de sprekers voor. Toelichting Oostpoort en proces verkeersontsluiting, door Eric van der Putten, projectmanager Oostpoort (presentatie bijgevoegd): Enkele punten uitgelicht: - Eric van der Putten licht de impressie van Oostpoort toe door een aantal gebouwen aan te wijzen welke al in gebruik zijn genomen. - Hij geeft de status aan van de vergunning parkeergarage. - In het oostelijke deel van Oostpoort komen vooral woningen, na de zomer zal in ieder geval de art. 19, vrijstellingsprocedure worden gestart voor de toren van 14A aangezien deze niet in het bestaande bestemmingsplan past. Diverse mensen uit het publiek melden dat zij enkele jaren geleden al bezwaar hebben gemaakt tegen de toren van 14A. Omdat deze toren nog steeds onderdeel uitmaakt van de plannen vragen zij zich af wat er toentertijd is gebeurd met hun bezwaar. Eric van der Putten geeft aan dat het Dagelijks Bestuur, alle belangen wegend, een keuze heeft gemaakt voor de toren. Verder meldt hij dat er voor deze toren nog een bestemmingsplanwijziging (vrijstellingsprocedure) moet plaatsvinden. In dat kader kunnen belanghebbenden hierop inspreken. Het Dagelijks Bestuur moet dan motiveren hoe het de inspraakreacties heeft meegenomen in haar besluit. - De planning is dat over 3 a 4 jaar het hele gebied bebouwd is o.v.b. van de kredietcrisis en andere factoren. Vooruitlopend hierop is de verkeersontsluiting belangrijk. - De verkeersontsluiting staat ter discussie sinds eind jaren '90. In 2002 was al duidelijk dat het toenmalige programma van Oostpoort tot een krappe verkeerssituatie leidde op de kruising Linnaeusstraat/Polderweg. Ondertussen is dat oorspronkelijke programma nog verder uitgebreid. Het stadsdeelbeleid is altijd geweest: geen doorgaand verkeer door woonbuurten en het beperken van overlast voor omliggende wijken. Daarom zijn er 3 varianten met verkeersknippen ontwikkeld waarvan één voorkeursvariant is van het Dagelijks Bestuur.

- Proces: er is vanavond inspraak mogelijk op het concept DB besluit voor de voorkeurs-variant. Op 6 juni 2009 loopt het inspraaktraject af. De inspraakreacties zullen aan het Dagelijks Bestuur worden overhandigd. Het bestuur zal die reacties meenemen in het voorlopig DB besluit in de zomer van 2009. Vervolgens zal dit besluit in september / oktober 2009 in de stadsdeelraad worden besproken. Daarna volgt een planologische procedure (voor de brug), een inrichtingsontwerp en de verkeersbesluiten.

2 Toelichting verkeersontsluiting, door Jiska Beelen, adviseur verkeer (presentatie bijgevoegd):

- Jiska Beelen licht de knips op de Linnaeuskade – Archimedesweg en op de Polderweg toe. Zij geeft aan dat de exacte locatie en vormgeving nog nader te bepalen zijn. Hierop wordt uit het publiek gereageerd, dat dit zeer verwarrend is aangezien de knip al op de tekening is aangegeven. Jiska Beelen geeft aan dat de exacte plaats van de knip afhankelijk is van het inrichtingsplan van de Linnaeuskade dat nog gemaakt moet worden. Het publiek vraagt zich verder af hoe zij goed kunnen inspreken op deze knip als deze nog zo weinig concreet is uitgewerkt. Eric van der Putten antwoordt dat deze knip verder uitgewerkt zal worden in het kader van de herinrichting van de Linnaeuskade. Voor dit her-inrichtingsplan wordt opnieuw een inspraaktraject doorlopen.

3 Toelichting alternatief door Ellen Schneider, bewoner Tuinwijk, (presentatie bijgevoegd):

- Deze presentatie wordt met instemming door de aanwezigen ontvangen.
- Belangrijke elementen uit het plan zijn een volledige scheiding van de drie deelgebieden (Oostpoort West, Oostpoort Oost en Tuinwijk) voor gemotoriseerd verkeer. Verder gaat het plan uit van een inrit van de parkeergarage aan de Oranje-Vrijstaatkade en de uitrit aan de Polderweg. Zo wordt de verkeersdruk gescheiden en wordt parkeren op het maaiveld aan de Polderweg voorkomen.
- De heer Thijs merkt op dat hij eerder foto's aan enkele bewoners heeft verspreid aangaande de huidige verkeerssituatie op de Polderweg. De bewoners zijn bang dat dit nog erger gaat worden. Iemand doet de suggestie om van Tuinwijk een apart vergunningsgebied te maken. De bewoners van Tuinwijk zijn van mening dat bezoekers over het algemeen de voorkeur geven aan parkeren op straat. Daarbij bestaat de angst dat de tarieven voor de parkeergarage hoger zullen worden dan parkeren op straat. Men vraagt de parkeergarage middels lage tarieven aantrekkelijker te maken dan parkeren op straat.

4 Vragen:

- *Onduidelijkheid over de knip op de Linnaeuskade – Archimedesweg.*
Eric van der Putten geeft aan dat er op de Hogeweg al een knip is en dat er nog een her-inrichtingsplan komt voor de Linnaeuskade. De intentie is om wel een knip aan te brengen ter hoogte van de Linnaeuskade – Archimedesweg, maar dat de exacte locatie en vormgeving nog nader te bepalen zijn.
- *Waarom wordt er een knip ter hoogte van de Linnaeuskade – Archimedesweg geplaatst?*
Wanneer er een knip wordt geplaatst aan de Polderweg bestaat de mogelijkheid dat het verkeer zich zal verplaatsen naar de Linnaeuskade – Archimedesweg. Om dit te voorkomen is het nodig om ook ter plaatse van de Linnaeuskade – Archimedesweg een knip te plaatsen.
- *Hoeveel auto's komen er over de Archimedesweg als de knip is geplaatst?*
Hierop antwoordt Frank Arnink dat in de autonome situatie (zonder knip en zonder ruimtelijke ontwikkelingen van Oostpoort) zullen volgens het verkeersmodel in 2015, 270 motorvoertuigen over de Archimedesweg in de avondspits rijden. Bij ontwikkeling van het gebied - en uitgaande van een linkse knip (voorkeursvariant van het Dagelijks Bestuur) in Oostpoort - zullen naar verwachting maximaal 350 motorvoertuigen in de avondspits aanwezig zijn. Deze lichte toename (t.o.v. van de autonome situatie) is het gevolg van enerzijds een verkeersaantrekkende

werking van de nieuwe ruimtelijke functies in

Oostpoort en anderzijds een afname van doorgaand verkeer, door de aanwezigheid van een knip op de Linnaeuskade.

- *Hoeveel zullen dit in de Newtonstraat zijn?*

De Newtonstraat is niet opgenomen in het verkeersmodel vanwege de geringe omvang in aantal motorvoertuigen.

- *Welke bezwaren zijn er tegen het plan van de bewonersvereniging? En waarom is dit niet het plan van Projectbureau Oostpoort en het Dagelijks Bestuur?*

Er is een aantal bezwaren tegen het plan van de bewonersvereniging; er ligt al een bouwvergunning voor de parkeergarage die kan dus niet meer aangepast worden conform de plannen van de bewonersvereniging. De reden waarom in de plannen de in- en uitgang van de parkeergarage aan de Polderweg zijn is dat de Linnaeusstraat op deze wijze maar één zwaar belast kruispunt krijgt. In het plan van de bewonersvereniging ontstaan er 2 zwaar belaste kruispunten vlak na elkaar. Dit heeft negatieve effecten op de doorstroming op de Linnaeusstraat. De brug is al opgeleverd en kan dus ook niet meer aangepast worden. Aan de Polderweg kost deze oplossing circa 30 parkeerplaatsen en het leidt ertoe dat vrachtverkeer een stukje achteruit moet rijden. Dat laatste is verkeersonveilig. Ten slotte is een aantal elementen uit het plan, zoals de tunnel onder de Oranje-Vrijstaatkade gewoon te duur. Er wordt aangegeven dat in de notitie van het Dagelijks Bestuur ook een plan met dubbele knip is gepresenteerd zonder bovenstaande bezwaren. Maar ook dat plan scoort in de ogen van het Dagelijks Bestuur minder dan de andere varianten.

Redenen hiervoor zijn dat het veel parkeerplaatsen kost, dat de bereikbaarheid van de Sporthal en het Danshuis wordt beperkt en dat vrachtverkeer te veel achteruit moet rijden.

De aanwezigen vinden deze bezwaren niet zwaarwegend. De dubbele knip kost circa 30 parkeerplaatsen op een totaal van ruim 1000 en de Sporthal en het Danshuis zijn prima bereikbaar per Openbaar Vervoer. Het Openbaar Vervoer zou veel meer de norm moeten zijn in een gebied zoals dit. Wat doet het stadsdeel om het gebruik van het Openbaar

Vervoer te stimuleren? Men vraagt zich af of het stadsdeel niet kan variëren op de variant van de bewonersvereniging, zodanig dat de door het stadsdeel genoemde bezwaren minder optreden.

- *Wat wordt er met eerder gemaakte bezwaren gedaan? Wordt hier nog naar gekeken?*

Een aantal jaren geleden was er nl. een bewonerspanel, dat al eerder bezwaar heeft gemaakt tegen de toren. Die toren is in de plannen gehandhaafd, omdat dit stedenbouwkundig, functioneel en financieel mogelijk en wenselijk is. en dat er een vrijstellings-/art. 19 procedure voor de toren wordt gestart. Een bewoner geeft aan dat zij het ervaart alsof die toren de bewoners toch "door de strot wordt geduwd". Dit zelfde geldt voor de knip die niet gewild is en de brug. Dit maakt het komen naar inspraakavonden als deze erg vervelend. Want men vindt dat er niets met bezwaren wordt gedaan.

- *Waarom wordt er niet gekeken naar Middenmeer en de parkeeroverlast? Er is nu al veel overlast sinds het stadsdeelhuis in gebruik is. Waarom wordt de knip op de Linnaeuskade/Archimedesweg pas later meegenomen in de plannen?*

Deze knip is onderdeel van de herprofilering van de Linnaeuskade en wordt integraal bekeken. Er wordt door het projectbureau Oostpoort al naar de parkeersituatie gekeken en bij grote aantallen klachten zullen er maatregelen worden onderzocht.

- *Verzocht wordt om serieus te kijken naar het plan van Ellen Schneider, aangezien deze dubbele knip anders is dan voorgesteld door de gemeente.* Eric van der Putten geeft aan dat hier ook serieus naar is gekeken. Het splitsen van de Polderweg in 2 rijbanen leidt ertoe dat er veel parkeerplaatsen op de Polderweg verloren gaan. Het is een kostbaar plan. Wat ook meeweegt is dat in het plan van de bewonersvereniging de vrachtwagens na de keerlus een stuk achteruit zullen

moeten rijden. De heer Lemmers geeft aan dat de keerlus in dit plan op een vervelende plaats ligt. Namelijk tussen twee scholen in. Dit zou gevaarlijk kunnen zijn voor de

kinderen die naar/van school gaan en de bezoekers van de sporthal. Een verzachtende maatregel kan zijn om de keerlus heel ruim en zo onaantrekkelijk mogelijk te maken.

- *Waarom worden de parkeerplaatsen voor de sporthal niet weggehaald? Aanwezigen merken op dat het toch een autoluw gebied is en er komt een parkeergarage. Als deze parkeerplaatsen weg zijn kan de verkeerslus groter gemaakt worden?*
- *Waarom wordt er niet aan het oude programma voor Oostpoort vastgehouden? Het telkens verhogen van het programma verergert de verkeersproblemen alleen maar. Waarom wordt er niet andersom gerekend: Welk programma kan het gebied aan?*
- *In 1999 is er gestart met een plan van een ingenieursbureau. Nu, 10 jaar later, zijn er verkeersproblemen. Is daar in 1999 geen rekening mee gehouden?*
Eric van der Putten geeft aan dat in de notitie van 2003 de grote verkeersdruk al gesignaleerd is, maar dat deze door de deelraad is geaccepteerd. Nu is de verkeersdrukte over de grens van het toelaatbare, onder meer door ophoging van het programma en is er een extra ontsluiting nodig.
- *Kunnen de aanwezigen elkaars e-mailadres krijgen?*
Alleen het verslag wordt naar alle aanwezigen gemaild/ opgestuurd.
- *Heeft het Dagelijks Bestuur ook overwogen om Tuinwijk te herinrichten of slopen?*
In de raadscommissie van 6 mei jl. is aangegeven dat behoudens de ingrepen bij twee complexen er voor 2020 geen verdere ingrepen zullen geschieden.
- *Is de brug over de ringvaart al definitief?*
Nee, maar is wel in het voorstel van de verkeersontsluiting van de gemeente opgenomen.

5 Algemene opmerking/klacht:

- *De aanwezigen geven aan dat zij het betreuren dat er geen lid van het dagelijks bestuur aanwezig is.*
Komen de opmerkingen, vragen en klachten wel bij hen terecht? Kunnen de vertegenwoordigers van het Dagelijks Bestuur de sfeer van de avond wel overbrengen?
Ja, alle reacties worden als inspraakreacties in het verslag opgenomen en aan het Dagelijks Bestuur ter overweging mee gegeven.
- Het verslag wordt uiterlijk 29 mei aan alle aanwezigen verstuurd. Opmerkingen op het verslag kunnen gemaild worden aan:
imarchelinus@oost-wgm.amsterdam.nl.
- De tijdens de vergadering gemaakte opmerkingen zullen aan het Dagelijks Bestuur worden overhandigd en worden betrokken bij de definitieve standpuntbepaling.

6 Wat zou u aan het Dagelijks Bestuur als advies willen meegeven?

De aanwezigen noemen de volgende onderwerpen:

- Graag nogmaals kijken naar de Dubbele Knipvariant zoals die is gepresenteerd door de bewonersvereniging van Tuinwijk, voor zover het de knipmaatregelen aan de Polderweg betreft.
- Aan de J.C. Breenstraat is nu al veel parkeeroverlast. Tuinwijk zou zo snel mogelijk een apart vergunninggebied moeten worden.
- Het programma (d.w.z. aantallen woningen en voorzieningen) is te groot. Het Dagelijks Bestuur moet nagaan wat hierin geschrapt kan worden, zodat de verkeerssituatie acceptabel is.
- Is het mogelijk de parkeergarage te vergroten om de parkeeroverlast op het maaiveld te beperken?
- Het Dagelijks Bestuur heeft al te veel wijzigingen in het bestemmingsplan gemaakt. Op welke onderdelen is nog bezwaar mogelijk en wanneer zal dit zijn? Kan er een overzicht met een planning gemaakt worden zodat bewoners weten waar ze aan toe zijn?
- Met maatregelen ervoor zorgen dat het verkeer in één keer de correcte route rijdt d.m.v. borden en voorlichting.
- Niet alleen kijken naar het parkeertarief binnen het gebied maar zeker ook

- erbuiten.
- Het Dagelijks Bestuur moet niet alleen naar de Linnaeuskade kijken maar naar heel Middenmeer 1. Want er zijn mogelijk knips (bijvoorbeeld op de Linnaeusparkweg) die er nu niet meer toe doen.
 - Hoe past dit besluit in alle andere besluiten die nog genomen moeten worden. Worden het allemaal aparte besluiten? Graag in één keer een integraal besluit voorleggen. Aangezien het nu allemaal vrij onduidelijk is voor de bewoners, welke invloed hebben zij?
 - Opnieuw kijken naar het aantal woningen in het programma aangezien het er te veel zijn.
 - Als er gekozen wordt voor de variant met de linkse knip, dan wordt de verkeersdruk in de van de Vijverstraat erg hoog en die is nu al erg hoog. Het algemene beleid zou moeten zijn dat alle bezoekers in de parkeergarage moeten parkeren. Het beleid zou actiever moeten zijn door meer nadruk op het openbaar vervoer te leggen. Een auto ontmoetingsbeleid wordt sterk aanbevolen.
 - Zorg dat mensen kiezen voor de parkeergarage door het parkeertarief daar te verlagen.
 - Graag nogmaals goed naar de dubbele knip uit het plan van Ellen Schneider kijken. Deze variant is de beste van alle varianten en past het meest bij de doelstellingen. Dit plan is goed gedetailleerd en maakt het gebied lekker verkeersluw. De drie bezwaren die de gemeente tegen dit plan heeft, ziet deze spreker niet zo. De dubbele onrust op de Linnaeusstraat is geen probleem. De kosten kunnen het probleem niet zijn, gezien de extra inkomsten door het opgehoogde programma in Oostpoort. Het achteruitrijden is maar een kort stukje en de leveranciers zijn wel wat gewend.
 - Het zou zeer gewaardeerd worden als het Dagelijks Bestuur aanwezig is bij dit soort bijeenkomsten en live antwoorden komt geven op de vragen in plaats van schriftelijk zoals nu wordt aangegeven.
 - De indruk is gewekt (o.a. door afwezigheid Dagelijks Bestuur en niet goed bestuderen van het plan van Ellen Schneider) dat alle besluiten al zijn genomen.
 - Een spreker verzoekt het stadsdeel door herprofilering de Archimedesweg smaller te maken.
 - Als er een knip komt op de Linnaeuskade, dan moet er ook een komen in de Newtonstraat om omrijden te voorkomen.
 - De tweede ontsluiting via de brug over de Ringvaart lijkt noodzakelijk, maar leidt mogelijk wel tot het vastlopen van het verkeer elders. Met name tussen de Linnaeusparkweg en de Middenweg en op de Wethouder Frankeweg.
 - De aanwezigen willen graag een contactmoment met het Dagelijks Bestuur, vóór de behandeling in de raad van dit besluit.
 - Het Dagelijks Bestuur wordt verzocht om aan het projectbureau Oostpoort te vragen het plan van de bewonersvereniging van Tuinwijk nogmaals te bekijken en een oplossing te zoeken voor de 'dubbele onrust' op de Linnaeusstraat.
 - Verplaatsen van de knip op de Hogeweg naar de Linnaeuskade. Heel Middenmeer moet in het verkeersonderzoek naar de knippen worden meegenomen.
 - Ooit is er bezwaar aangetekend tegen de 600 bomen die op de Linnaeuskade zijn gekapt. Er zouden bomen voor terugkomen, maar er is niets op de Linnaeuskade of Polderweg voor teruggekomen. Bewoners geven de voorkeur aan bomen boven parkeerplaatsen.
 - De Archimedesweg/Molukkenstraat is net geherprofileerd en er kan nu niet veel verkeer langs en deze route is dus niet geschikt voor grotere verkeersintensiteit. Waarom is er op deze route geen rotonde aangelegd?
 - Vanochtend was er weer zwaar bouwverkeer om 06.00 uur op de Archimedesweg.
 - Graag goed nadenken over veilige oversteekplaatsen voor ouderen en minder validen in en rond Oostpoort.
 - Het fietspad onder de tunnel bij de Hogeweg is erg gevaarlijk.
 - Er wordt door middel van hand opsteken een peiling gedaan met als resultaat dat de meerderheid voor het plan van Ellen Schneider is. Een van de aanwezigen geeft aan tegen alle gepresenteerde alternatieven te zijn.
 - Graag bekendmaken wanneer het in de raad wordt besproken. Aangegeven wordt dat de agenda van de raadscommissies op Internet staat.

- Het plan van Ellen Schneider door een ander bureau dan projectbureau Oostpoort laten onderzoeken.
- Een van de aanwezigen vraagt zich af of het een mogelijkheid is om Tuinwijck te her-inrichten, ter voorkoming van problemen. De voorzitter meldt dat er besloten is Tuinwijck niet te slopen. Met uitzondering van 2 delen. Deze 2 delen worden in elk geval niet voor 2020 gesloopt.
- Een aanwezige vraagt zich af waarom die 'dubbele onrust' aan de Linnaeusstraat zo'n probleem is. In het plan van het stadsdeel zit ditzelfde probleem op de Polderweg.
- In de zomer 2009 neemt het Dagelijks Bestuur een besluit over de variant dit ook op basis van de inspraakreacties meenemen.
- Iemand suggereert dat bij deze vergadering van het Dagelijks Bestuur iemand van de bewonersvereniging van Tuinwijck aanwezig zou moeten zijn om de 4^e variant te kunnen toelichten.
- Gevraagd wordt of de brug over de Ringvaart al definitief is. Het antwoord hierop is nee.

7 Planning na de inspraakavond:

Uiterlijk vrijdag 29 mei zal het verslag worden gemaild/opgestuurd aan de aanwezigen. Hierin zijn nog niet de antwoorden van het Dagelijks Bestuur opgenomen.

8 Laatste "uitsmijter":

Ellen Schneider benadrukt dat zij het plan van de bewonersvereniging niet als het beste plan ziet, maar als het minst slechte. Het is een noodoplossing gezien de dramatische verkeers-situatie in het gebied.

BIJLAGE 4. OVERZICHT BINNENGEKOMEN REACTIES

Nr.	Naam	Adres / E-mailadres	Postcode	Plaats	Datum ingekomen
1.	Theo Mol	molberben@kpnplanet.nl			3 mei 09
2.	Arjan de Wit	Archimedesweg 48	1098 JR	Amsterdam	24 mei 09
3.	Naomi Wijnberg	Hogeweg	1098 CA	Amsterdam	3 juni 09
4.	Annemarie Breet	annemarie-breet@gmail.com		Amsterdam	5 juni 09
5.	Frank van Groen	Nic.de Roeverstraat 20	1093 KK	Amsterdam	9 juni 09
6.	C.D. Faddel	Archimedesweg 68-I	1098 JS	Amsterdam	10 juni 09
	J.B. Kruisselbrink	Archimedesweg 68-I	1098 JS	Amsterdam	10 juni 09
7.	Andrea van der Land (Buurtbeheer Tuinwijk)	Hajo Brugmanshof 10	1093 KG	Amsterdam	10 juni 09
8.	Ute Langhammer	Celebesstraat 158	1094 GB	Amsterdam	10 juni 09
9.	Linda Roos	Van der Vijverstraat 7	1093 KA	Amsterdam	11 juni 09
10.	Norbert Wijtenburg	Archimedesweg 4-II	1098 JP	Amsterdam	12 juni 09
	Frances van den Broeke	Archimedesweg 4-II	1098 JP	Amsterdam	12 juni 09
	Remco Baas	Archimedesweg 2-I	1098 JP	Amsterdam	12 juni 09
	Armand Jongen	Hogeweg 134	1098 CL	Amsterdam	12 juni 09
	Eveline de Boer	Hogeweg 134	1098 CL	Amsterdam	12 juni 09
11.	OCP	Willem Beukelstraat 35	1090 GD	Amsterdam	12 juni 09
12.	Peter Nessen	Ter Gouwstraat 12 HS	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
13.	Yvonne Visser	JC Breenstraat 2	1093 KE	Amsterdam	12 juni 09
14.	Ellen Backus	Van der Vijverstraat 49	1093 KB	Amsterdam	12 juni 09
15.	Marjan de Vries	Van de Vijverstraat 8-I	1093 KC	Amsterdam	12 juni 09
16.	Erna Leussink	Ter Gouwstraat 16-HS	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
17.	M. Cuijpers	Ter Gouwstraat 10	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
	H.Sablerolle	Ter Gouwstraat 10	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
18.	Ria Schuur	Hajo Brugmanshof 1-I	1093 KG	Amsterdam	12 juni 09
19.	Paula Smits	Ter Gouwstraat 14-B	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
20.	A. Waart	Ter Gouwstraat 15-II	1093 JX	Amsterdam	12 juni 09
	H. Waart van Eck	Ter Gouwstraat 15-II	1093 JX	Amsterdam	12 juni 09
21.	C.H.J.	Ter Gouwstraat 4-HS	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
22.	Jan Putters	Ter Gouwstraat 18-I	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
	Arja Putters	Ter Gouwstraat 18-I	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
23.	M.Schneider-Hoogendorp	Ter Gouwstraat 16-I	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
	U. Schneider-Hoogendorp	Ter Gouwstraat 16-I	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
24.	H.J.B. de Nijs	Van de Vijverstraat 38	1093 KD	Amsterdam	12 juni 09
25.	T.Thijs	J.C. de Breenstraat 2-I	1093 KE	Amsterdam	12 juni 09
26.	H.G. Eelman	Ter Gouwstraat 18-HS	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
27.	M.E.Marschall	Van de Vijverstraat 12-I	1093 KC	Amsterdam	12 juni 09
28.	R.J. de Bies	Polderweg 11	1093 KL	Amsterdam	12 juni 09
29.	Fam. Bachin	Ter Gouwstraat 11-II	1093 JX	Amsterdam	12 juni 09
30.	G.M.Schuit	Van de Vijverstraat 26-HS	1093 KD	Amsterdam	12 juni 09
31.	C. D'Souza	Nic. De Roeverstraat 34-I	1093 KK	Amsterdam	12 juni 09
32.	P. van Soest	Van de Vijverstraat 39	1093 KB	Amsterdam	12 juni 09
33.	Fam. B. Wals	Van de Vijverstraat 5	1093 KA	Amsterdam	12 juni 09
34.	Olga van der Weg	Van de Vijverstraat 23-HS	1093 KB	Amsterdam	12 juni 09
35.	H.W.Kouw	Van de Vijverstraat 15-HS	1093 KA	Amsterdam	12 juni 09
36.	I. van der Eems	J.C. de Breenstraat 4-HS	1093 KE	Amsterdam	12 juni 09
37.	M. van de Velde	J.C. de Breenstraat J-I	1093 KE	Amsterdam	12 juni 09
38.	A.R.W. Basseleur	Nic. De Roeverstraat 26	1093 KK	Amsterdam	12 juni 09
39.	???	Nic. De Roeverstraat 30	1093 KK	Amsterdam	12 juni 09
40.	Y. Borghans	Nic. De Roeverstraat 34-HS	1093 KK	Amsterdam	12 juni 09
41.	Paula Smits	Ter Gouwstraat 14-B	1093 JZ	Amsterdam	12 juni 09
42.	M. Buurman	Nic. De Roeverstraat 28	1093 KK	Amsterdam	12 juni 09

	C.J. Kraaijeveld	Nic. De Roeverstraat 28	1093 KK	Amsterdam	12 juni 09
43.	Politie Amsterdam - Amstelland	James Wattstraat 84	1097 DM	Amsterdam	24 maart 09
44.	Brandweer Amsterdam - Amstelland	Weesperzijde 99	1090 AD	Amsterdam	25 maart 09