



**Gemeente  
Amsterdam**

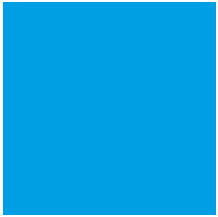


**Nota van  
Beantwoording**

**Voorlopig ontwerp  
groot onderhoud driemond,  
fase 3**

**Stadsgebied Weesp**

Oktober 2022



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Beantwoording ontvangen reacties</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>36</b>

# 1

# Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording behorende bij het Voorlopig Ontwerp voor fase 3 van het project Groot Onderhoud Driemond. Het Voorlopig Ontwerp voor fase 3 is op 30 november 2021 gepresenteerd aan de Stadsdeelcommissie Zuidoost en van 1 december 2021 tot en met 12 januari 2022 ter consultatie aan belanghebbenden voorgelegd. In deze nota zijn alle ontvangen reacties op het Voorlopig Ontwerp opgenomen, inclusief de beantwoording vanuit de gemeente.

In totaal zijn er 27 reacties binnengekomen die door 26 verschillende actoren (bewoners of organisaties) zijn ingediend. 6 reacties zijn ondertekend door meerdere bewoners van één straat. Bij de beantwoording van de reacties zijn de ontvangen reacties integraal opgenomen, maar wel geanonimiseerd.

De reacties gaan overwegend over parkeren en verkeersveiligheid (o.a. invoering van het parkeren aan de andere zijde van de straat), afval, groen, glasvezelmantelbuizen en beheer en onderhoud in het algemeen. Daarnaast is een aantal meer specifieke reacties ontvangen over het ontwerp van de Burgemeester Bletzstraat.

## Algemene samenvatting

Uit de reacties en de uitgebreidheid van een aantal daarvan, blijkt een hoge mate van betrokkenheid van bewoners van Driemond bij hun leefomgeving.

Een aantal indieners geeft aan blij te zijn dat na zoveel jaar eindelijk (groot) onderhoud wordt uitgevoerd in

Driemond. Hiermee wordt een aantal bestaande knelpunten in de openbare ruimte na lange tijd opgelost.

Bewoners geven ook aan dat zij het reguliere beheer en onderhoud in Driemond in de afgelopen jaren in kwaliteit achteruit hebben zien gaan.

Ook zijn in Driemond voorbeelden bekend dat plannen in de praktijk anders uitpakken dan van tevoren bedacht. Dit verklaart dat bewoners kritisch zijn op de nieuwe plannen van de gemeente.

## Participatieproces

De Dorpsraad en bewoners van Driemond zijn actief betrokken geweest bij het meegeven van wensen ten aanzien van de plannen voor groot onderhoud. Per fase is een werkgroep van bewoners opgericht. Aan de bewoners is per fase gevraagd welke wensen er in de buurt leven. Deze wensen zijn, waar mogelijk, verwerkt in het ontwerp. Waar dit niet mogelijk is, is dit ook duidelijk in de Nota van Beantwoording worden toegelicht. Voor fase 3 is een werkgroep opgericht van ca. 17 bewoners. De Dorpsraad is altijd vertegenwoordigd geweest in de werksessies.

Bewoners zijn ook tussentijds geïnformeerd per nieuwsbrief. Conceptbrieven zijn afgestemd met de Dorpsraad en coördinatoren van de werkgroepen.

Als gevolg van COVID-19 is de participatie anders verlopen dan verwacht. Waar voorheen altijd fysieke bijeenkomsten (in MatchZO) werden georganiseerd, heeft de participatie noodgedwongen grotendeels

digitaal plaatsgevonden. Vooral in het begin was dit enorm wennen voor zowel de gemeente als bewoners, maar we hebben hier uiteindelijk wel met elkaar een goede invulling aan kunnen geven.

De formele start van het participatieproces heeft plaatsgevonden op 14 oktober 2019 door middel van een startbijeenkomst voor de werkgroep fase 3. Vooruitlopend op dit gesprek is de werklijst gedeeld met de werkgroep. In de werklijst zijn ruim 100 wensen en aandachtspunten vanuit bewoners opgenomen. Op 2 maart 2020 is het concept schetsontwerp (SO) tijdens een fysieke bijeenkomst in de MatchZO gepresenteerd aan alle bewoners van fase 3. Daarna hebben de volgende werkgroep sessies plaatsgevonden:

- Op 6 april 2020 is het schetsontwerp met de werkgroep coördinatoren digitaal besproken.
- Op 8 juni 2020 vond een digitaal overleg plaats om het SO met bewoners van de Burgemeester Bletz- en Mulstraat te bespreken.
- Op 29 juni en 8 juli 2020 vond digitaal overleg plaats om het SO fase 3 met bewoners van het Zandpad te bespreken.

Uit de sessies bleek dat voor wat betreft een viertal grotere ontwerpogaven het SO nog niet op voldoende draagvlak kon rekenen. Het ging hierbij om:

1. Ontwerp van de Burgemeester Bletzstraat.
2. Parkeerterrein rondom snackbar Rezk.
3. Ontwerp van Zandpad Oostzijde.
4. Het ontwerp van het Zandpad ter hoogte van J. Kruiswijkhof.

# 1 Inleiding

Om beter informatie uit te kunnen wisselen, ontwerp-dilemma's te kunnen schetsen en om gezamenlijk oplossingen te verkennen is besloten tot het organiseren van een extra (fysieke) bijeenkomst op 19 oktober 2020. Tijdens deze bijeenkomst was op verzoek van Zandpad van mijn Vader ook Arcadis aanwezig om de door hun opgestelde visie te bespreken. De gemeente heeft toegelicht waarom niet alle onderdelen uit deze visie uitgevoerd kunnen worden.

Op 29 maart 2021 vond weer een werkgroep bespreking plaats waarin per ontwerp-dilemma het gesprek is aangegaan.

Tussen 2 en 14 december 2020 heeft onder bewoners van de **Burgermeester Bletzstraat** een draagvlakmeting plaatsgevonden over het ontwerp van hun straat. In de draagvlak meting heeft de gemeente het draagvlak gepeild onder huurders van Eigen Haard van een nieuw ontwerp waarbij aan beide zijden van de straat, 3 meter voortuin benodigd was, om dubbelzijdig parkeren en een brede groenstrook in de Burgemeester Bletzstraat mogelijk te maken. Van tevoren is afgesproken dat er minimaal 80% draagvlak voor dit plan nodig zou zijn. Uiteindelijk was circa 1/3 van de bewoners tegen dit plan en was 2/3 neutraal of voorstander. Op 27 januari 2021 zijn de resultaten ervan besproken met de werkgroep coördinatoren.

Als gevolg hiervan is een nieuw ontwerp opgesteld, waarbij het dubbelzijdig parkeren mogelijk is gemaakt, binnen de bestaande openbare ruimte. Waardoor geen ruimtebeslag op tuinen van bewoners noodzakelijk is.

Met betrekking tot het ontwerp van het parkeerterrein rondom **snackbar Rezk** heeft participatie plaatsgevonden over het aantal parkeerplekken en de hoeveelheid en locatie van groen. Er komt een mooie verblijfplek aan het water met kwalitatief hoogwaardig groen.

Voor **Zandpad Oost** is participatie aanleiding geweest om het ontwerp aan te passen. Door de introductie van een deel éénrichtingsverkeer is het mogelijk geweest om meer parkeerplaatsen mogelijk te maken.

Langs het Zandpad, ter hoogte van het **J. Kruiswijkhof**, is de parkeersituatie gewijzigd. Waar in het SO geparkeerd werd aan bewonerszijde, is dit op verzoek van de bewoners in het VO gewijzigd zodat het parkeren aan de waterzijde plaatsvindt. Deze keuze gaat ten koste van 3 parkeerplaatsen op het Zandpad. Door ook aan het begin van het Zandpad parkeren aan het water plaats te laten vinden kan de opgave van het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen in Driemond wel worden gehaald.

Op 13 juli 2021 vond de laatste werkgroep bijeenkomst plaats, hierin is het concept voorlopig ontwerp aan de werkgroep gepresenteerd. Daarnaast zijn diverse gesprekken met specifieke belanghebbenden gevoerd om het ontwerp verder uit te kunnen werken.

## Kwaliteitstoetsing

Het Voorlopig Ontwerp fase 3 is binnen de gemeente Amsterdam door specialisten getoetst op verkeersveiligheid, beleid en op het gebied van beheer.

## Centrale Verkeerscommissie Amsterdam

Het Voorlopig Ontwerp van fase 3 is getoetst door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van Amsterdam. De CVC bestaat uit medewerkers van de gemeente Amsterdam van de afdelingen Verkeer & Openbare Ruimte, Ruimte & Duurzaamheid, Metro & Tram, GVB, Brandweer en Politie. Ook zijn de Fietsersbond en Cliëntenbelang vertegenwoordigd, zij houden de belangen van fietsers en mindervaliden scherp in de gaten.

## Beheer

Het Voorlopig Ontwerp is op een tweetal momenten voorgelegd aan de specialisten van de gemeente Amsterdam op het gebied van beheer. Dit geldt o.a. voor het groenbeheer, het waterbeheer, maar ook het beheer van openbare wegen.

Het Voorlopig Ontwerp voor fase 3 is ook vanuit beheerderoogpunt geaccordeerd.

## Proces en belangenafweging

Samen met bewoners, belanghebbenden, de Dorpsraad en de werkgroep coördinatoren zijn gesprekken gevoerd over de invulling van het Voorlopig Ontwerp. Het ontwerp is door middel van een zorgvuldig participatieproces tot stand gekomen.

Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om een integraal en toekomstbestendig plan voor de openbare ruimte op te stellen. Een plan dat voldoet aan vigerende wet- en regelgeving en het beleid van de gemeente Amsterdam, dat (duurzaam) verkeersveilig is, voldoende ruimte biedt voor parkeren, tegelijk meer ruimte biedt aan voetgangers en waar het kan een

# 1 Inleiding

impuls geeft aan de groenblauwe structuur van Driemond. Het betreft soms tegenstrijdige eisen of belangen die zorgvuldig zijn afgewogen en die allemaal een plek moeten krijgen binnen de beperkte fysieke openbare ruimte.

Dat het eindresultaat niet op alle punten kan aansluiten op de wens van alle bewoners en organisaties, is gezien de vele - soms tegenstrijdige belangen - onvermijdelijk. Dit spanningsveld tussen het uitvoeren van beleid enerzijds en de ruimte die overblijft voor participatie en inbreng van bewoners anderzijds, is een terugkerend aandachtspunt bij herinrichting- en groot onderhoudsprojecten.

In een aantal gevallen hebben de ingediende reacties geleid tot een wijziging van het ontwerp. Deze wijzigingen zullen worden verwerkt in het Definitief Ontwerp.

Per 24 maart 2022 hoort Driemond bij stadsgebied Weesp. Na de bestuurlijke overdracht van Stadsdeel Zuidoost naar Weesp is de Nota van Beantwoording zo snel mogelijk vastgesteld, zodat bewoners nog voor de zomer een antwoord ontvangen op hun inspraakreacties. Het Definitief Ontwerp (DO) zal tegelijk met het uitvoerings- en kredietbesluit aan het einde van dit jaar worden vastgesteld.

Wij bedanken alle bewoners en organisaties die de tijd en moeite hebben genomen om een reactie op het Voorlopig Ontwerp fase 3 in te dienen. Daarnaast bedanken we ze voor hun geduld.



# 2

# Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
1.	<b>B1</b>	<b>Parkeren</b>	
Mail, 8 december 2021	<p>Ik ben bewoner van het perceel X in Driemond. Ik zie in de overzichtsplattegrond Driemond Groot Onderhoud van 8 oktober 2021 dat voor ons huis een parkeerplaats is ingetekend onder de vermelding "Privéparkeren, illegaal". Hierover wil ik u graag drie vragen stellen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kunt mij aangeven waarom deze parkeerplaats als 'illegaal' is aangemerkt?</li> <li>2. Wat is volgens u de bestuursrechtelijke betekenis van deze vermelding?</li> <li>3. Wat moeten wij doen om de vermelding 'illegaal' ongedaan te maken en deze op de plattegrond te doen verwijderen?</li> </ol> <p>Ter informatie merk ik op dat X in 1987 is gebouwd met een inpandige parkeergarage voorzien van een oprit op eigen grond. De parkeerplaats met de vermelding "Privéparkeren, illegaal" is door u ingetekend op die oprit.</p>	<p>Het Sluispad valt niet onder de scope van het project Groot Onderhoud Driemond, aangezien het eigendom is van waterschap AGV. Omdat het Sluispad wel deel uitmaakt van de complete parkeeropgave binnen Driemond, was het wel in het parkeeronderzoek meegenomen en waren de parkeerplaatsen ook in de kaart opgenomen. Aangezien het Sluispad buiten scope van dit project valt hebben we de parkeerplaats uit het Definitief Ontwerp gehaald.</p> <p>"Illegaal" betekent in dit specifieke geval dat de parkeerplaats niet in het bestemmingsplan is opgenomen als zijnde parkeerplaats. Conform bestemmingsplan is het dus niet toegestaan om op deze locaties met de aanduiding - enkelbestemming "tuin" te parkeren.</p>	Ja
2.	<b>B2a</b>	<b>Verlichting</b>	
Mail, 9 december 2021	<p>Kan aub de lantaarnpaal welke nu recht voor mijn deur/entree hek staat getekend verplaatst worden naar de erf-scheiding. Hij staat op zijn nieuwe locatie echt heel erg in de weg.</p>	<p>De locaties voor lichtmasten zijn bepaald op basis van het criterium dat in heel Driemond een minimale lichtsterkte moet worden gerealiseerd. Dit is noodzakelijk om de verkeersveiligheid en een gevoel van sociale veiligheid in het donker te kunnen waarborgen. Het lichtplan is opgesteld door de afdeling openbare verlichting van de gemeente Amsterdam. De nieuwe locaties van lichtmasten worden daarom in principe niet gewijzigd in het ontwerp.</p> <p>In uw nieuwe situatie wordt voor uw woning aan de Burgemeester Mulstraat een trottoir van ca. 2.10 meter gerealiseerd. Dit is fors breder dan het trottoir in de huidige situatie. Verder wordt de lichtmast op de rand van het trottoir geplaatst, tegen het parkeervak aan. Er is daarmee geen sprake van een toegangsbelemmering voor uw voortuin. De locatie van de lichtmast blijft daarom ongewijzigd.</p>	Nee

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
3.	B3	Groen	
Mail, 12 december 2021	<p>In het plan staat onder het kopje groen:</p> <p>“Een van de uitgangspunten voor het groot onderhoud is het versterken en optimaliseren van de huidige groenstructuren binnen het dorp en het geven van een kwaliteitsimpuls aan het bestaande groen.”</p> <p>Deze zin raakt mij nogal, aangezien de projectontwikkelaar aan de bewoners die aan groen zelfbeheer doen op de Lange Stammerdijk heeft laten weten dat zelfbeheer niet langer nodig zal zijn, omdat er onderhoudsarm groen gepland zal worden.</p> <p>Dit betekent dat de projectontwikkelaar de bewoners van Driemond enorm heeft geschoffeerd en veel verdriet heeft aangedaan. Deze bewoners hebben jarenlang samen getuinierd en voor een prachtige groenstrook gezorgd, waarin elk seizoen iets boeiends is te zien en waar de biodiversiteit is toegenomen.</p> <p>Hiervoor hebben deze bewoners ook een prijs gekregen van de gemeente Amsterdam.</p> <p>Hoe kan het dat de gemeente Amsterdam een projectontwikkelaar de ruimte geeft om de participatie van de bewoners op deze brute wijze om zeep te helpen? Hoe kan het dat de gemeente Amsterdam de bewoners opzadelt met beplanting, zogenaamd bij-vriendelijk, maar vol met gifstoffen die juist die bijen de das omdoet? De bewoners van de Lange Stammerdijk horen gesteund te worden in het opnieuw zelf exploiteren van de groenstrook en - omdat dit zowel beter is voor bij en mens - de gelegenheid moeten krijgen om te kiezen voor biologische beplanting.</p>	<p>Op de Lange Stammerdijk wordt door de gemeente Amsterdam alleen groot onderhoud gepleegd, het groen zal dan ook niet worden veranderd.</p> <p>Wij vertrouwen erop uw zorgen hiermee te hebben weggenomen.</p>	Niet van toepassing
4.	B4	Verkeer	
Mail, 13 december 2021	<p>Vragen over het profiel van de weg en trottoir t.h.v. perceel X. In het huidige profiel is de weg tussen de banden 7,75 m. breed in het nieuwe plan slecht 6.60 m breed incl. parkeerstrook. Als voor ons bedrijf een vrachtwagen komt lossen c.q. laden ( die +/- 2,75 breed is incl. spiegels) en een auto geparkeerd staat ( +/- 2,25 breed) blijft er een rijbaan over van 1,60 breed.. en kan er op dat moment geen auto het dorp in en uit....met de huidige afmetingen gaat dit goed met gepaste snelheid.</p> <p>Het trottoir wordt aan de kant van de huizen 70 cm. breder en aan de waterkant 40 cm. smaller ...terwijl 80 % van de voetgangers aan de waterkant loopt....richting de bussen.</p> <p>Het wordt het geregeld als de vrachtwagens het dorp in en uitgaan...laat staan de landbouwvoertuigen...dat het de toegangsweg van het dorp is...en het altijd is geweest.. dit geldt ook voor diverse hulpvoertuigen....</p>	<p>Om Driemond verkeersveiliger te maken is ervoor gekozen voor het Zandpad andere materialen te gebruiken dan asfalt en daarnaast het wegprofiel te versmallen. Het ontwerp geeft hiermee invulling aan beleid om de gemiddelde snelheid van auto's te verlagen en meer ruimte voor de voetganger te maken. Hoewel het trottoir aan waterzijde, zoals u meldt, wordt versmald, blijft nog steeds een breed trottoir van ca. 1.80 meter over. Het ontwerp is getoetst door de commissie verkeersveiligheid (CVC) en akkoord bevonden. In de CVC zijn ook hulpdiensten betrokken waarbij de brandweer als maatgevend voertuig geldt.</p> <p>Het bedrijfsmatig gebruiken van de openbare ruimte als parkeerterrein is niet een primaire functie van de openbare ruimte. Zoals echter in het persoonlijke gesprek dat met u is gevoerd is uitgelegd, zal door het gebruik van andere materialen, uw bedrijf kunnen blijven laden en lossen. Deze aanpassingen worden in het Definitief Ontwerp opgenomen.</p>	Ja

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
5.	B5	Verkeer	
Mail, 14 december 2021	<p>Aan het hele Zandpad komen klassieke lantaarns met Ritter armatuur te staan. Daar zijn wij heel blij mee, echter na nog een keer goed kijken blijkt dat voor nummer X / X een standaard lichtmast staat ingetekend.</p> <p>Dat is waarschijnlijk dezelfde lichtmast die nu ook voor onze deur staat.</p> <p>Deze mast staat vrij dicht bij ons huis en schijnt behoorlijk hinderlijk ons huis en met name onze slaapkamers in.</p> <p>Mijn vraag is: klopt dit en waarom? Als u zegt dat dit noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en omdat de locatie een driesprong naar de Jaargetijden is, zou ik dat nog tot op zekere hoogte kunnen billijken, maar dan zou ik er op willen aandringen dat deze deze lichtmast wat minder hoog wordt en zoveel mogelijk richting de straat wordt geplaatst.</p>	<p>Naar aanleiding van onder andere uw inbreng is het versterken van het nostalgische karakter van het Zandpad opgenomen in het Voorlopig Ontwerp (VO) fase 3 groot onderhoud Driemond. Door zowel het plaatsen van klassieke Ritter lichtmasten als klassiek hekwerk wordt hier invulling aan gegeven. Het is echter niet zo dat langs het hele Zandpad klassieke lichtmasten worden geplaatst. Klassieke lichtmasten moeten passend in de omgeving zijn. Ter hoogte van woningen gebouwd in de jaren '50 zijn klassieke lichtmasten minder passend en worden daar zoals overal in Amsterdam gebruikelijk is standaard lichtmasten geplaatst.</p> <p>In het VO is ter hoogte van Zandpad nr. X/X geen lichtmast voorzien. Wel voor Zandpad nr. 44/46, dat betreft een klassieke lichtmast. Ter hoogte van Zandpad 1-1a en 3 wordt een standaard lichtmast geplaatst.</p> <p>De locaties voor lichtmasten zijn bepaald op basis van het criterium dat in heel Driemond een minimale lichtsterkte moet worden gerealiseerd. Dit is noodzakelijk om de verkeersveiligheid en een gevoel van sociale veiligheid in het donker te kunnen waarborgen. Het lichtplan is opgesteld door de afdeling openbare verlichting van de gemeente Amsterdam. De nieuwe locaties van lichtmasten worden daarom niet gewijzigd in het ontwerp.</p>	Nee
6.	B6	Parkeren, verkeer	
Mail, 20 december 2021	<p>Met genoegen heb ik kennis genomen van het door u voorgestelde plan voor de 3e fase. Ik ben zelf woonachtig op het X en zag dat er een parkeerplaats staat ingetekend naast mijn huis op nummer X. Nu is dat de plek waar ik reeds 29 jaar mijn auto parkeer. Dus gewoon de stoep op en naast het huis parkeren. Wel zo makkelijk en het scheelt weer een parkeerplaats in de straat.</p> <p>- Mijn vraag is of voor deze voorziening de stoeprand kan worden aangepast, zodanig dat het onnodige bandschade aan de auto oplevert?</p> <p>Verder zag ik geen snelheid remmende voorzieningen in het wegdek in de vorm van verkeersdrempels. Wij hebben ontzettend veel overlast van grote groepen wielrenners die met hoge snelheid door de straat rijden.</p> <p>- Wordt ook hier nog in voorzien?</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het klopt dat er een parkeerplaats is ingetekend naast uw huis en er wordt een inrit voorzien om het parkeren op eigen terrein te faciliteren.</li> <li>2. Om de snelheid van fietsverkeer af te remmen dat afkomstig is van het Amsterdam Rijnkanaal is in het Voorlopig Ontwerp een haakse bocht opgenomen. Deze scherpe bocht zorgt ervoor dat fietsers niet met volle snelheid vanaf de dijk het Zandpad op kunnen rijden, maar worden gedwongen om snelheid te minderen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Niet van toepassing</li> <li>2. Nee</li> </ol>



## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
7.	B7	Afval	
Mail, 22 december 2021	<p>Bij deze willen wij reageren op de brief van de gemeente Amsterdam betreffende het voorlopig ontwerp over de plaatsing van grofvuil en afvalcontainers en ontwerp fase 3 onderhoud Driemond.</p> <p>De huidige plaatsing van grof vuil en afvalcontainers is voor ons huis, wat wij net als iedere andere bewoner niet willen. In het verleden is daarvoor de oplossing gekomen om een haag te plaatsen om 2 reden. (zie bijlage Haag X)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen rondslingerend puin, plastic of ander afval dat door de wind of andere factoren in onze tuin kan komen.</li> <li>- Geen zicht op grof vuil en afvalcontainers vanuit het huis.</li> </ul> <p>De huidige situatie is niet ideaal, maar de haag is voor ons een leefbaar compromis.</p> <p>In het voorlopig ontwerp van wijknummer T98a is echter geen rekening gehouden met het ontwerp van fase 3 groot onderhoud Driemond, daarin staan voor ons huis twee bomen gepland en is de haag verdwenen. De groenvoorzieningen willen we graag behouden en daar past geen grof vuil en/of rolcontainers in.</p> <p>Wij constateren dat de afdeling grof afval/rolcontainers en groot onderhoud Driemond niet dezelfde plattegrond hanteren en langs elkaar heen werken. (zie bijlage kaart groot onderhoud en plaatsing grof afval en rolcontainers)</p> <p>Overigens zijn wij niet blij met de ondergrondse containers voor restafval. Na onderzoek blijkt dat burgers hiermee niet goed om kunnen gaan en de restafval ernaast dumpen als zij het niet meer in de container kwijt kunnen. (zie bijlage nadeel en oplossing ondergrondse afvalcontainers) Met de rolcontainers voor restafval is dat niet of minder het geval. De plaatjes van de ondergrondse containers zoals ze op de website staan blijkt in de praktijk van korte duur. Het is als bewoner, zeker wanneer je oud bent en weinig anders meer kan dan achter de geraniums zitten, vreselijk om op een vuilnisbelt te moeten uitkijken.</p> <p>Gezien het nadeel van de ondergrondse vuilcontainers is het idee in de hierna volgende link <a href="https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/containeruitjes-zorgen-voor-minder-afval">https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/containeruitjes-zorgen-voor-minder-afval</a> een aardige oplossing/compromis.</p> <p>Indien word besloten om grofvuil en rolcontainers voor X te blijven zetten, willen wij graag de zekerheid dat de huidige haag zoals die er nu staat weer terugkomt. (zie bijlage Haag X) Wij begrijpen dat er om die reden geen bomen gepland kunnen worden, wat waarschijnlijk ook beter is. Langsrijdende vrachtwagens zullen de takken beschadigen en er is minder lichtinval in huis.</p> <p>Wij verzoeken u vriendelijk om met elkaar contact op te nemen, dezelfde plattegrond te gebruiken en om bovenstaande redenen een haag in het ontwerp te laten op te nemen, indien het grofvuil en rolcontainers voor onze woningen blijft bestaan.</p>	<p>Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken is voor het project Groot Onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainers en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend.</p> <p>Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkbaar niet volledig is gelukt.</p> <p>Direct na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d.27 december 2021) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p> <p>Voor de ondergrondse containers geldt dat deze worden geconcentreerd aan het begin van het parkeerterrein bij de snackbar Rezk. Het feit dat afval ondergronds wordt gebracht is het gevolg van een collegebesluit waardoor door heel Amsterdam afval ondergronds wordt gebracht.</p> <p>Als gevolg van een wijziging in het wegprofiel komt de huidige beukenhaag te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een strook van bloeiende vaste planten en heesters. In de werkgroep fase 3 is toegezegd dat over de nadere invulling van de groenvakken ruimte is voor inbreng vanuit bewoners en/of werkgroep. U kunt hierbij denken aan specifieke hoogtes, kleuren en plantsoorten. Over de invulling hiervan gaat de gemeente graag later in gesprek met bewoners. Zodra hier meer over bekend is zullen wij u hierover informeren.</p>	<p>1. Niet van toepassing</p> <p>2. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
8.	B8	Afval, kabels, drempels	
Mail, 24 december 2021	<p>Naar aanleiding van het voorlopig voorontwerp Lange Stammerdijk zijn wij uiterst verbaasd dat er aan ons eerder gedane bezwaarschrift (zie bijlage) betreffende Afvalinzameling geen gehoor meer is gegeven.</p> <p>Door de gemeente waren de ondergrondse afvalcontainers en inzameling grofvuil naar aanleiding van ons bezwaarschrift verplaatst naar 1109 BM 83 en 1109 BM 31 zie onderstaande locaties. In het voorontwerp van 23 november worden de ondergrondse afvalcontainer en grofvuil ophaalplaats recht voor ons huis geplaatst.</p> <p>Het is de enige woning aan deze zijde van de weg en wij gaan er dus niet mee akkoord dat hier een ondergrondse container en grofvuil opstelplaats worden gerealiseerd.</p> <p>De grofvuilplaatsen worden gedurende de avonduren tot in de nacht zeer frequent bezocht door personen die afval dumpen of overhoop halen die niet uit Driemond komen, onze woon- en slaapkamers grenzen aan de weg dus gaarne hier rekening mee houden.</p> <p>Er zijn zoals eerder door ons aangegeven meerdere locaties mogelijk waarbij dit niet ten koste gaat van ons woongenot en de overlast die dit veroorzaakt, waarbij bovendien ook niet in een dijklichaam hoeft te worden gegraven.</p> <p>Tevens wil ik u er nog op attenderen dat er in de zone een glasvezelkabel loopt naar VTV Linnaeus en VTV Frankendael.</p> <p>Naar aanleiding van bovenstaande, verzoeken wij u dringend het voorstel aan te passen, zie eerdere voorstellen uit eerdere bezwaarschrift (zie bijlage).</p> <p>Tevens wordt er in het voorlopig ontwerp een drempel gerealiseerd waarbij er schade ontstaan aan de niet gefundeerde woningen langs de Lange Stammerdijk, wij verzoeken u het ontwerp hierop aan te passen en de wegversmallingen in de oude situatie terug te plaatsen.</p>	<p>1. Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project Groot Onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcirkels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen, en worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkt niet volledig is gelukt.</p> <p>Na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d.27 december 2021) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar <a href="mailto:inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl">inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl</a> te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p> <p>2. Dank voor uw melding met betrekking tot aanwezige kabels en leidingen.</p> <p>3. Naar aanleiding van meerdere bezwaren over het realiseren van verkeersdrempels op de Lange Stammerdijk vanwege het mogelijk ontstaan van schade aan woningen, is besloten geen verkeersdrempels toe te passen. Snelheidsremmers in de vorm van verkeersgeleiders en versmallingen, zoals in de bestaande situatie, zullen terugkomen op de Lange Stammerdijk.</p>	<p>1. Niet van toepassing</p> <p>2. Nee</p> <p>3. Ja</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
9.	<p data-bbox="304 403 331 427"><b>B9</b></p> <p data-bbox="304 451 1111 667">In reactie op eerdere mailwisseling en het voorlopig ontwerp van Driemond geef ik nogmaals onze reactie. Wij zijn de bewoners van het X. En wij maken nogmaals bezwaar maken tegen de komst van een aantal parkeerplaatsen vlak langs onze gevel. U zegt dat er eerder contact is gezocht met ons maar dat is ons volledig ontgaan. Daarom hebben wij op een gegeven moment juist actief zelf contact met de gemeente gezocht. Wij vinden het dan ook zeer verontrustend dat wij dit nu pas in deze aller, allerlaatste fase te kennen kunnen geven. Wij hopen niet dat het onze kans verkleint dat ons bezwaar ingewilligd gaat worden. Hoe dan ook nemen wij bij deze de moeite om u ervan te overtuigen dat de nieuwe indeling een aantasting is van onze persoonlijke leef sfeer. En dat vinden wij een serieuze zaak.</p> <p data-bbox="304 691 1111 1177">De geplande parkeerplaatsen vlak langs ons huis hebben 3 ernstige nadelen:            1. Het blokkeert de ingang van onze werkplaats waar mijn man een timmerbedrijf heeft - en dus vaak bouwmaterialen en bouwwerken moet laden en lossen. Als daar auto's geparkeerd staan, wordt hij ernstig in zijn werk belemmerd. NB volgens het bestemmingsplan is ons huis een woonwerkpand. Wij hebben dus recht om hier een bedrijfsruimte te hebben en daarvan ten volle gebruik te kunnen maken. In het kaartje hieronder is de ingang van de garage in rood aangegeven            2. Zoals u kunt zien op het bijgevoegde kaartje is onze voordeur ( de oranje cirkel) als enige huis in de straat pal gevestigd aan de stoep zonder voortuin of 'andersoortige bufferruimte'. In de nieuwe situatie betekent dat dat de parkeerplaatsen op een stoepbreedte afstand van onze ingang komen te liggen. Dat is heel erg dichtbij en hinderlijk met geluid van instappende en uitstappende mensen - een inbreuk op onze privacy- alsof ze in je woonkamer staan.            3. En dat brengt me op punt drie. Met de parkeerauto's langs de rest van onze gevel, staan de auto's ook hier op een stoepbreedte afstand van onze ramen. Een flinke aantasting van ons uitzicht en een regelrechte aantasting van ons woongenot. Ook hier zullen mensen op een kleine meter afstand van onze ramen in en uitstappen, naar binnen kijken, wederom een aantasting van onze privacy. NB wij zijn de enige in de straat waar het huis zo direct grenst aan de stoep. Bij de andere huizen zit er of meer ruimte tussen de straat en het huis, of ze grenzen met de zijkant/gesloten muur, of een schutting aan de straat. Kortom zij hebben niet die directe overlast in hun woonkamer.</p> <p data-bbox="304 1201 1111 1297">Nu zijn wij geen klagers maar dit geeft direct invloed op ons woongenot. En dat voelt ingrijpend in onze persoonlijke leef sfeer . Ik hoop dat u dit soort signalen serieus neemt. Wij zijn creatieve mensen en zijn bereid en ook in staat om een oplossing mee te helpen bedenken met het behoud van het gewenste aantal parkeerplaatsen.</p> <p data-bbox="304 1321 1111 1393">Bij deze zou ik u graag uitnodigen voor een kop koffie om eens samen door de straat te lopen om te kijken hoe het plan zo aan te passen rondom ons huis dat wij minder last hebben en de burens ook niet benadeeld worden.</p> <p data-bbox="304 1417 331 1441">...</p>	<p data-bbox="1144 403 1227 427"><b>Parkeren</b></p> <ol data-bbox="1144 451 1912 715" style="list-style-type: none"> <li>1. In het definitief ontwerp zal de parkeerplaats voor uw werkplaats weg worden gelaten.</li> <li>2. De gemeente heeft begrip voor uw bezwaren echter gaat de herinrichting van de openbare ruimte vrijwel altijd gepaard met functiewijzigingen. Binnen de beperkte beschikbare openbare ruimte in uw straat is gezocht naar een optimalisatie van de bestaande situatie in de hele straat. Het gaat hierbij om voldoende ruimte voor voetgangers, vergroening in de straat, verkeersbewegingen en parkeren. Het ontwerp is een uitwerking waarin deze optimalisatie is verwerkt die op een andere wijze niet gerealiseerd kan worden. De trottoirbreedte zoals in de huidige situatie aanwezig is blijft gehandhaafd.</li> <li>3. Zie reactie B9 punt 2</li> </ol>	<ol data-bbox="1935 451 1995 523" style="list-style-type: none"> <li>1. Ja</li> <li>2. Nee</li> <li>3. Nee</li> </ol>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>Wij hebben al even zitten kijken of je het op een andere manier zou kunnen inrichten zonder dat dit ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen . Ons inziens zou er aan de overkant van de straat wel plek zijn - dat is een soort dood punt in de straat, relatief ver weg van alle aanpalende burens. Dat zou prima zijn. Er staat op dit moment een ondergronds vuilnisbak (zie blauwe stip) gepland maar die zou ook eventueel voor ons huis geplaatst kunnen worden) dat zouden we geen probleem vinden. Deze plek is nu vrijgehouden voor groen en bomen - op het kaartje door mij gemarkeerd met de groene cirkel - zou wat ons betreft sowieso ook een goede plek zijn om de geplande parkeerplaatsen naartoe te verplaatsen.</p> <p>U ziet. We zijn bereid om mee te denken en het is niet zo dat we niets bij ons huis willen. Maar de nu geplande plannen zijn heel ongunstig terwijl er ons inziens minder ongunstige alternatieven denkbaar zijn, die ook rekening houdt met het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen maar die niet zo heel direct ons kwaliteit van wonen aantast.</p>		
10.	<p><b>B10</b></p> <p>Hierbij stuur ik u mij vergunning voor mijn oprit van X vanwege fase 3. Ik begreep dat op de tekening mijn oprit als rood staat en niet erkend terwijl ik dus wel een vergunning heb. Ik hoor graag terug of deze mail is ontvangen.</p>	<p><b>Vergunning</b></p> <p>Naar aanleiding van uw reactie (en de inmiddels verkregen parkeervergunning) is het ontwerp op dit punt aangepast. Deze aanpassing wordt in het Definitief Ontwerp opgenomen.</p>	Ja

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
11.	B11	Verkeer	
Mail, 4 januari 2022	<p>23 december hebben we elkaar gesproken over het VO Groot onderhoud Driemond fase 3. Vanuit de Vervoerregio Amsterdam constateren wij dat de voorzieningen voor het fietsverkeer onvoldoende zijn in het ontwerp. Zandpad Driemond en Jaargetijden maken immers onderdeel uit van zowel Plusnet fiets (Gemeente Amsterdam) als het Regionaal Netwerk Fiets (Vervoerregio Amsterdam).</p> <p>Om deze reden zouden wij graag maatregelen zien die het regionale fietsnetwerk verbeteren conform de richtlijnen uit CROW-publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer, waarbij tegemoet wordt gekomen aan 5 hoofdeisen voor goede fietsinfrastructuur: comfort, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en samenhang.</p> <p>Rekening houdend met de richtlijnen en hoofdeisen, zien wij in het voorliggende ontwerp concreet de volgende mogelijkheden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het toepassen van fietsvriendelijke en samenhangende materialisering. Bij voorkeur in rood asfalt.</li> </ul> <p>Indien keuze om redenen toch valt voor elementenverharding, dan toepassing van persstreng-klinkers. Deze staan bekend als comfortabel voor fietsers. Aangezien Zandpad de ontsluitingsweg is voor Driemond, is goede fundering van belang. Elementenverharding is niet ideaal als er regelmatig zwaar verkeer overheen moet gaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorrang op het regionale fietsnet. Dit sluit aan bij het huidige gebruik en verkeersintensiteiten;</li> </ul>	<p>Verkeer</p> <p>Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te matigen is het gebruik van elementenverharding in de rijbaan vastgesteld.</p> <p>Wat betreft het voorrang verlenen aan regionaal fietsverkeer stuit dat op twee problemen. De eerste is dat op kruispunt Zandpad-Jaargetijdenstraat (fase 3) het regionale netwerk splitst en elke tak onderdeel is van het netwerk. Voor kruispunt Jaargetijdenstraat-Lange Stammerdijk (fase 2) geldt dat een verkeersveilige inrichting waar fietsers voorrang krijgen in de link afslaande beweging vanaf het solitaire fietspad op recht afslaand gemotoriseerd verkeer vanuit de tegenrichting zo goed als onmogelijk is. Om deze redenen kan geen voorrang worden verleend aan regionaal fietsverkeer.</p>	Nee
12.	B12	Verkeer	
Mail, 3 januari 2022	<p>Ik wil graag bezwaar maken tegen punt 17 van de werklijst Groot onderhoud Fase 3 in Driemond. Hierin wordt gevraagd om een zebrapad t.h.v. Bleijenberg van de Bletzstraat naar de waterkant van het Zandpad.</p> <p>Ik ben het niet eens met onderstaand besluit van de gemeente dat deze oversteek veilig is. Ik moet vaak gehaast oversteken met mijn zootje van 2 jaar om niet van de sokken te worden gereden. Het is een kleine moeite/investering om daar een zebrapad aan te leggen en vergroot in ieder geval ons gevoel van veiligheid. En ik denk die van velen met mij.</p> <p>"De gemeente is heel terughoudend in de aanleg van zebrapaden. In principe legt de gemeente geen zebrapaden aan omdat het wegontwerp door de inrichting en maatvoering van de straat veilig is. In fase 2 is voor de scholenzone een uitzondering gemaakt en wel een zebrapad aangelegd. In het schetsontwerp wordt op deze locatie geen zebrapad aangelegd. In het VO is niet voorzien in een zebrapad op deze locatie omdat dit wordt afgeraden in 30 km zones als daar geen zwaar wegend argument voor is."</p>	<p>Verkeer</p> <p>In 30 km gebieden worden in de regel geen zebrapaden aangelegd vanuit de principes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. dat er langzaam genoeg wordt gereden om overal veilig te kunnen oversteken;</li> <li>2. dat 30 km gebieden er als verblijfsgebied uitzien en niet voor doorgaand verkeer met hogere snelheid geschikt zijn.</li> </ol> <p>Om werking van dit laatste principe niet tegen te werken, wordt er met grote terughoudendheid zebrapaden aangelegd in 30 km gebieden. Uitzonderingen kunnen gemaakt worden op grond van zwaarwegende en aantoonbare gronden.</p> <p>Zo maakt de gemeente op de Jaargetijden een uitzondering ter hoogte van de basisscholen vanwege een veilige route voor schoolgaande kinderen.</p>	Nee

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
13.	B13	Groen, afval, riolering	
Mail, 5 januari 2022	<p>1. Groenstrook Naast X (zie figuur geel aanduiding ) aan de X is een groenstrook. Ik vind hier geen informatie over in het Voorlopig Ontwerp Fase 3. Inmiddels woon ik hier vanaf eind 1994 en moet erkennen dat dit strookje grond zeer matig wordt onderhouden door de Gemeente Amsterdam. Als het allemaal te veel gaat uitgroeien zaag ik zelf de struiken in model. Ook heb ik er 4 appelbomen geplant. Mijn voorstel zou zijn haal alles weg en zorg voor een mooie nieuwe herinrichting. Denk aan onderhoudsvriendelijke vaste planten! Tevens staan in dit strookje grond twee grote bomen.( zie figuur groen aanduiding ) Een aantal jaren geleden heb ik gevraagd of deze kunnen worden vervangen voor beter passende bomen. Antwoord van de gemeente was dat dit zou worden uitgevoerd tijdens groot onderhoud fase Inmiddels groeien de wortels behoorlijk boven de grond uit. Er zit ook dood hout boven in de boom. Brokstukken vallen regelmatig naar beneden. In het voorlopig Ontwerp wordt onder deze bomen een parkeerstrook gerealiseerd. Wat overigens een goed idee is!</p> <p>Vraag A: Graag verneem ik de plannen van de gemeente Amsterdam over de (her)inrichting van het strookje grond. Vraag B: Worden de bomen gekapt en vervangen voor mooie jonge boompjes?</p> <p>2. Afval ondergrondse container Als bewoner van de X ben ik absoluut niet blij met de gekozen plek in het plan van de Gemeente Amsterdam. Vanuit mijn woning kijk ik vol op deze plek. Omwonende burens heb ik aangesproken en wij delen allen de mening dat deze plek niet onze voorkeur heeft. Uiteraard willen wij geen andere bewoners benadelen. Kortom we hebben gekeken naar alternatieve plekken in de nabije omgeving. Plekken waar minimaal overlast wordt veroorzaakt! Niet ver van de plek in het Voorlopig Ontwerp zijn mijns inziens prima geschikte alternatieven voor ondergrondse vuilcontainers. Zie alternatief plek A en B. Persoonlijk heeft plek A mijn voorkeur. Helemaal ideaal zou het zijn als rondom de containers een beukenhaagje rondom de containers kan worden geplaatst.</p> <p>Vraag: Het zou fijn zijn als positief wordt gereageerd op mijn alternatief idee. Onderzoek nogmaals de locaties?.</p> <p>3. Riool Vanaf huisnummer X en X wordt er direct vanaf de voorgevel kant gelooft vanaf het toilet naar de straat. Echter douche water, afwas water en wasmachine afvoer gaat via de achtertuin(zie rode lijn). Vervolgens loopt de afvoer onder de schuur door (nr. X) onder de steeg naar de Burg. Mulstraat. Een behoorlijke afstand met regelmatig verstopping tot gevolg. Ik zou graag de route willen optimaliseren (zie de blauwe lijn). Zodra fase 3 Groot Onderhoud start wil ik aansluiten op het riool aan de voorzijde van de woning. Woning nr. X zal ook aansluiten op de blauwe lijn. De rode lijn komt dan volledig te vervallen.</p> <p>Vraag: Graag toestemming om aan te sluiten op het nieuwe riool aan de voorzijde van de woning.</p>	<p>1. In het Voorlopig Ontwerp fase 3 is de groenstrook langs de Burg. Bletzstraat in het kader van groot onderhoud inderdaad niet meegenomen. In 2021 is de conditie van alle groenvakken in Weesp/Driemond door de afdeling Groen van de gemeente Amsterdam geïnspecteerd. De afdeling Groen zal voor de zomer deze resultaten analyseren en dan een voorlopige keuze maken welke vakken het slechts zijn en gerenoveerd zouden moeten worden. Er zal daarbij een combinatie gemaakt met het vergroten van biodiversiteit, rainproof maken en bewonersparticipatie. Het is de ambitie om eind 2022 te starten met uitvoering van de eerste vakken. De overige vakken zullen in 2023 uitgevoerd worden.</p> <p>2. Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project groot onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainer- en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcirkels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen. Deze locaties worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkbaar niet volledig is gelukt. Na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d.30 december 2021) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p> <p>3. De riolering in Amsterdam is in beheer bij Waternet. Waternet heeft op 13 december 2021 tijdens de informatieavond Groot Onderhoud Driemond fase 3 aangekondigd dat er vanaf begin 2022 met alle bewoners een persoonlijk gesprek zal worden gevoerd. Tijdens dit gesprek kunt u uw vragen met betrekking tot de aansluiting van uw riool aan Waternet voorleggen. Per woning zal een plan van aanpak door Waternet uitgewerkt worden.</p>	<p>1. Nee 2. Niet van toepassing 3. Niet van toepassing</p>



## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
14.	B14	Achterpaden, verkeer, bomen, afval,	
Mail, 6 januari 2022	<p>1. Achterpaden / opsluitbanden Allereerst wil ik vermelden dat ik het keurig vindt dat de gemeente de bestrating van de achterpaden eveneens in het werk meeneemt. Conform de tekening worden zowel de tegels als de opsluitbanden vervangen. In fase 2 is gebleken dat de afmetingen van de opsluitbanden niet gelijk zijn aan de maten zoals deze in het verleden zijn gebruikt waardoor deze in fase 2 niet zijn vervangen. Voor het totaalbeeld en duurzaamheid is het van belang dat de materialen in totaliteit worden vervangen. Vraag: Heeft men reeds onderzoek gedaan naar de juiste maatvoering, zodat ook de opsluitbanden correct worden vervangen en het totaalbeeld gelijk is?</p> <p>2. Fietspadaansluiting kanaaldijk / Zandpad-Oost Tijdens de ontwerpbesprekingen voor fase 3 is er tevens gesproken over de aansluiting van de kanaaldijk op het Zandpad-Driemond Oost. Vanwege het snelle (fiets)verkeer op dit deel van het Zandpad is er voor gekozen om een aanpassing te doen in deze aansluiting waardoor er een veiligere situatie ontstaat. Dit is een mooie oplossing. Hierbij wil ik nogmaals het belang benadrukken van deze aanpassing en dat deze niet wordt heroverwogen in verband met kostenbesparing. Wanneer deze aansluiting namelijk niet wordt uitgevoerd is vanwege het nieuwe eenrichtingsverkeer en het verwijderen van parkeerplaatsen een nog onveiligere situatie ontstaan. Nogmaals, ik en medebewoners zijn blij met deze aanpassing en gaan ervan uit dat deze ook conform het Voorlopig Ontwerp fase 3 wordt uitgevoerd om er een veiligere verkeerssituatie van te maken. Vraag: Kunt u mij bevestigen dat dit inderdaad wordt opgenomen in het Definitief Ontwerp en in de uitvoering van fase 3 wordt meegenomen?</p> <p>3. Bomen versus Zonnepanelen In het voorlopig ontwerp zijn diverse (nieuwe) bomen ingetekend. In het ontwerp zijn maten opgenomen waaruit kan worden opgemaakt dat de bomen in de loop der jaren boven de huizen kunnen uitkomen en daardoor ook een belemmering zouden kunnen zijn voor zonnepanelen.  Nu is er mondeling door het projectteam van de gemeente aangegeven dat de bomen alleen een dergelijke hoogte bereiken onder gunstige omstandigheden en dat zou binnen fase 3 niet het geval zijn. Mocht het zo zijn dat de bomen toch hinder vormen voor de zonnepanelen dan zouden deze getopt kunnen worden door de gemeente. Vraag: Voor mijzelf geldt dat er schuin tegenover X (voor de deur van nr X) een nieuwe boom wordt geplaatst (Pyrus calleryana 'Redspire) die een hoogte tussen de 8-12 meter kan bereiken conform tekening. Wanneer hij deze hoogte bereikt dan zal dit een belemmering zijn voor mijn zonnepanelen. Om misverstanden te voorkomen ontvang ik graag de bevestiging dat er passende actie wordt ondernomen door de gemeente wanneer zonnepanelen van particulieren toch hinder ondervinden van bomen en daardoor minder opbrengsten krijgen vanuit de panelen. Graag uw bevestiging.</p> <p>...</p>	<p>1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie. De tegels in de achterpaden worden inderdaad vernieuwd, de opsluitbanden echter niet. Het tegelpad wordt, waar nodig, opgehoogd en de opsluitbanden worden hier dan ook waar nodig opgehoogd. Mocht een opsluitband gebroken zijn dan wordt dezelfde maat weer toegepast.</p> <p>2. De aansluiting van het fietspad Kanaaldijk op het Zandpad zoals opgenomen in het Voorlopig Ontwerp fase 3, zal ook zo worden opgenomen in het Definitief Ontwerp. De betreffende grond is echter in eigendom van de Rijkswaterstaat. Met Rijkswaterstaat moeten daarom nadere afspraken worden gemaakt En deze gesprekken lopen nog. Vooralsnog is het uitgangspunt dat deze aanpassing van het fietspad in het kader van "werk met werk maken" door de gemeente Amsterdam wordt meegenomen in het groot onderhoud.</p> <p>3. De gemeente heeft begrip voor uw zorgen ten aanzien van bomen in relatie tot zonnepanelen. Er is echter zorgvuldig onderzoek gedaan naar welke bomen het beste in woonstraten gebruikt kunnen worden, waarbij ook rekening wordt gehouden met zonnepanelen. De boomsoorten in de woonstraten zijn gekozen op hun beperkte hoogte in verband met onder andere de beschikbare ruimte, lichtinval, hittestress en zonnepanelen. Acties zoals u voorstelt zullen dan ook niet nodig zijn.</p> <p>...</p>	<p>1. Nee 2. Niet van toepassing 3. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>4. Rolcontainer plek In het afvalplan is opgenomen dat er links van mijn woning (X) ter hoogte van de achtertuin van nr X nu een plaats komt voor rolcontainers. Deze plaats is nieuw ten opzichte van de huidige situatie. Vraag: Kunt u mij bevestigen dat deze plaats wordt gebruikt zonder dat er overige plaatsten, zoals deze zijn ingetekend in het aan huis verspreide afvalplan, worden verwijderd? Ik snap dat er diverse plekken moeten worden aangewezen als zijnde plaats voor rolcontainers. Echter dan wel in combinatie met elkaar zonder dat er plaatsen worden verwijderd. Kunt u mij dit bevestigen?</p> <p>5. Grofvuilplek In het plan is er op de hoek bij de woning X een grofvuil plaats ingetekend. Deze is nieuw ten opzichte van de bestaande situatie. In het verleden was deze plek in de Mulstraat ingetekend ter hoogte van nr X. Vraag: Is deze plek definitief en waarom wordt deze verplaatst</p>	<p>4 en 5. Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project groot onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainer- en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcirkels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen. De locaties worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkt niet volledig is gelukt. Na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d. 6 januari 2022) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar <a href="mailto:inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl">inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl</a> te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p>	<p>4. Niet van toepassing 5. Niet van toepassing</p>
15.	B15	Spelen, bomen, parkeren, glasvezel, Burgemeester Bletzstraat, groen, inrit	
Mail, 5 januari 2022	<p>1. Spelen In het Definitief Ontwerp van fase 2 is er een onderdeel opgenomen m.b.t. Spelen. De volgende stuk tekst staat daarbij: "Op diverse locaties in Driemond kan er worden gespeeld in de openbare ruimte. Voorbeelden hiervan zijn Disneyland en de speelplek in het Zonnehof. De wens om meer speellocaties aan de openbare ruimte toe te voegen is bekend en wordt opgenomen in het speelplan dat wordt gemaakt in de planvorming voor fase 3. In dit ontwerp is wel het opknappen van de Jeu de Boulesbaan aan de Lange Stammerdijk opgenomen. In figuur 5.3 zijn zoeklocaties voor spelen opgenomen, op deze locaties wordt gekeken of spelen kan worden geoptimaliseerd of indien mogelijk toegevoegd. In dit ontwerp is het realiseren van een extra entree voor Disneyland opgenomen. Door een toegang te realiseren aan de zijde van het parkeerterrein van het Seizoenhof wordt de speeltuin beter bereikbaar en het parkeren voor bezoekers goed gefaciliteerd."</p> <p>In het Voorlopig Ontwerp voor fase 3 wordt er alleen gesproken over een speellocatie binnen fase 3, waar we overigens héél blij mee zijn.</p> <p>Vraag: Wat is de uitkomst geweest van de overige zoeklocaties? Hier wordt namelijk niet meer naar verwezen. Volgens ons zou er voor spelen zelfs als apart 'potje' worden gebruikt en staat dit los van de financiering van groot onderhoud in Driemond.</p> <p>...</p>	<p>1. In fase 1 en 2 van het groot onderhoud Driemond wordt het spelen geoptimaliseerd. Het gaat hier om de verbetering van Disneyland, de speelplek nabij het Amsterdam-Rijnkanaal en de speelplek Zonnehof. Daarnaast is ook het openbaar toegankelijke schoolplein verbeterd en zal de jeu de boulesbaan (fase 2) nog worden vernieuwd. De reden dat de overige speellocaties niet meer aan bod komen is omdat ze buiten fase 3 liggen en daarom ook niet in het Voorlopig Ontwerp fase 3 inzichtelijk zijn gemaakt. In fase 3 is veel minder openbare ruimte beschikbaar die geschikt is om een speelvoorziening te realiseren. In fase 3 wordt aan de Burgemeester Mulstraat een nieuwe speeltuin gerealiseerd, zoals ook opgenomen in het Voorlopig Ontwerp.</p> <p>...</p>	<p>1. Niet van toepassing</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>2. Boom versus Zonnepanelen</p> <p>In het voorlopig ontwerp zijn diverse (nieuwe) bomen ingetekend. In het ontwerp zijn maten opgenomen waaruit kan worden opgemaakt dat de bomen in de loop der jaren boven de huizen kunnen uitkomen en daardoor ook een belemmering zouden kunnen zijn voor zonnepanelen. Nu is er mondeling door het projectteam van de gemeente aangegeven dat de bomen alleen een dergelijke hoogte bereiken onder gunstige omstandigheden. Dat zou binnen fase 3 niet het geval zijn. Mocht het zo zijn dat de bomen toch hinder vormen voor de zonnepanelen dan zouden deze getopt kunnen worden.</p> <p>Vraag: Om misverstanden te voorkomen ontvangen wij graag de bevestiging dat er passende actie wordt ondernomen wanneer zonnepanelen van particulieren toch hinder ondervinden van bomen en daardoor minder opbrengsten krijgen vanuit de panelen.</p>	<p>2. De gemeente heeft begrip voor uw zorgen ten aanzien van bomen in relatie tot zonnepanelen. Er is echter zorgvuldig onderzoek gedaan naar welke bomen het beste in woonstraten gebruikt kunnen worden, waarbij ook rekening wordt gehouden met zonnepanelen. De boomsoorten in de woonstraten zijn gekozen op hun beperkte hoogte in verband met onder andere de beschikbare ruimte, lichtinval, hittestress en zonnepanelen. Acties zoals u voorstelt zullen dan ook niet nodig zijn.</p> <p>3. De gemeente heeft in samenwerking met de Dorpsraad en werkgroep fase 3 een ontwerp opgesteld met zoveel als mogelijk parkeerplaatsen. Het Voorlopig Ontwerp maakt het mogelijk dat het aantal huidige beschikbare aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie terugkomt. Voor fase 3 geldt dat er in de huidige situatie 146 parkeerplaatsen zijn. In het Voorlopig Ontwerp zijn er 162 parkeerplaatsen. De parkeersituatie in Driemond, maar ook in fase 3 wordt hiermee verbeterd.</p>	<p>2. Nee</p> <p>3. Nee</p>
	<p>3. Parkeren</p> <p>Parkeren blijft binnen Driemond een belangrijk aandachtspunt. Binnen Driemond is er geen sprake van een aanbod van openbaarvervoer zoals dat bijvoorbeeld wel van toepassing is binnen Weesp, Diemen of het overige deel van Amsterdam Zuidoost. In Driemond is men aangewezen op de auto. Vanuit de gemeente is te kennen gegeven dat men hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugbrengt (circa 688) binnen de openbare ruimte. Wanneer wij kijken naar fase 3 en men het aantal auto's registreert dat er doorgaans staat komt men uit op circa 185 geparkeerde auto's. In het Voorlopig Ontwerp worden er daadwerkelijk 164 formele parkeerplaatsen gerealiseerd. De vraag blijft dan ook waar de 21 overige auto's dienen te parkeren. Nu is het bekend dat men in fase 2 extra parkeerplaatsen realiseert echter is deze loopafstand verder en zijn deze extra plekken bedoeld om het overtollig aantal illegaal geparkeerde auto's van het (blauw/witte) dorpsplein een formele plek te geven. Daarnaast is de intentie dat de dubbel geparkeerde auto's vanuit fase 1 een formele plek krijgen waardoor ook hier de parkeersituatie wordt opgelost. In het Voorlopig Ontwerp voor fase 3 zijn er extra formele parkeerplaatsen gerealiseerd in de Bletzstraat waardoor de illegaal op de stoep geparkeerde auto's nu een formele plek krijgen en dit probleem in deze straat deels lijkt te zijn verholpen. Echter is er binnen hetzelfde Voorlopig Ontwerp besloten om het aantal parkeerplaatsen bij de Snack Kiosk aan het Zandpad te verminderen met 9 plekken, het Oostelijk deel van het Zandpad wordt verminderd met minimaal 5 plekken en ook het Zandpad west moet een aantal plekken inleveren. Op deze manier wordt het parkeerprobleem verplaatst binnen fase 3 en wordt er niet voldoende rekening gehouden met het feit dat er geen openbaar vervoer beschikbaar is en dat het aantal auto's in de afgelopen 40 jaar flink is toegenomen.</p> <p>Vraag: Concreet is de vraag of er nog kritisch binnen fase 3 kan worden gekeken naar een aantal extra parkeerplaatsen rekening houdend met bovenstaande toelichting?</p>	<p>...</p>	
	<p>...</p>		

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>4. Mantelbuis Glasvezel</p> <p>In verband met bezuinigingen heeft de gemeente Amsterdam besloten om de aanleg van mantelbuizen voor glasvezel te schrappen voor fase 3. Wij vinden dit niet acceptabel gezien het feit dat dit wel is uitgevoerd binnen fases 1 en 2. Vanaf de start van het Groot Onderhoud in Driemond hebben wij er vanuit de werkgroep van de Dorpsraad op aangedrongen dat de voorbereiding voor glasvezel voor alle 3 de fases dient te worden uitgevoerd. Hier is ook veel vraag naar geweest! In fase 1 is deze inmiddels aangelegd en in fase 2 wordt dit momenteel uitgevoerd. Ook het Maanhof is reeds voorzien van de mantelbuis. Gezien de totale kosten van het gehele project (fase 1, 2 en 3) kan het toch niet zo zijn dat het stukje mantelbuis een verschil gaat maken in de uitvoering?</p> <p>Ook vanuit toekomstperspectief gezien is het voor een aanbieder interessanter wanneer er reeds een mantelbuis ligt dan wanneer er voor een bepaald gebied deze ontbreekt en wederom de straat open moet.</p> <p>Vraag: Wij verzoeken u nogmaals om de mantelbuis ook voor fase 3 aan te leggen zonder daarvoor andere kostenbesparende maatregelen te treffen. Uiteindelijk scheelt dit ook dubbel werk en worden er toekomstige kosten bespaart aangezien de grond nu opengaat. Graag uw reactie.</p> <p>5. . Inrichting Bletzstraat</p> <p>De huidige inrichting van de Bletzstraat is zeer krap en er wordt illegaal geparkeerd op de stoep aangezien er geen alternatief is. Dit zorgt voor een onveilige leefbare situatie. In het ontwerp van fase 3 is er een oplossing gecreëerd m.b.t. parkeren, zodat er meer plekken beschikbaar zijn in deze straat. Dit alles is ingetekend binnen de huidige openbare ruimte. Vanuit de werkgroep groot onderhoud is er nadrukkelijk aandacht gevraagd voor een toekomstbestendige oplossing waarbij de leefbaarheid hoog staat aangeschreven. Dit betekent voldoende parkeerplekken, groen en veiligheid van o.a. voetgangers. Vanaf het begin is aangegeven door het projectteam van de gemeente dat de huidige openbare ruimte te krap was en dat het niet mogelijk was om aan beide kanten parkeerplaatsen te creëren.</p> <p>Uiteindelijk is er een onderzoek gedaan door de gemeente waarbij de bewoners circa 3 meter van hun tuin diende in te leveren voor een straat met een zogeheten Delftse stoep. Een prachtig ontwerp echter niet realistisch aangezien de bewoners circa 75% van de tuin diende in te leveren. Daarbij diende er vanuit de bewoners 100% draagvlak te zijn wat vooraf bedoeld was te mislukken. Vanuit de werkgroep van de dorpsraad hebben wij een enquête gehouden waarbij men maximaal 1 meter van de tuin inlevert. Op deze manier is er uiteindelijk nog meer ruimte voor parkeren, groen, stoepen en doorgang van (vracht)verkeer.</p> <p>...</p>	<p>4. Gemeente Amsterdam wordt geconfronteerd met sterk toegenomen materiaalkosten en moet bezuinigen door verminderde gemeentelijke belastingopbrengsten als gevolg van corona. De totale kosten van het plan zijn te hoog, om fase 3 te kunnen uitvoeren is daarom besloten om de mantelbuis voor glasvezel niet aan te leggen zodat er mogelijk wel ruimte is om tegemoet te komen aan andere wensen van bewoners zoals het plaatsen van klassieke lichtmasten en hekwerk langs de Gaasp en het opnieuw bestraten van achterpaden. Als er een aanbieder van glasvezel komt, dan betekent dit voor het gebied ten zuiden van de Gaasp dat de stoep nog een keer gedeeltelijk wordt opengemaakt.</p> <p>...</p>	<p>4. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>Kortom een plan waarbij de leefbaarheid in de Bletzstraat verbetert en waarbij er vanuit de bewoners 100% draagvlak is toegezegd. Kijken we naar het Ontwerp Openbare Ruimte en specifiek naar de Burgemeester Bletzstraat dan zijn wij niet tevreden met het voorlopig ontwerp. Wij ervaren een gemiste kans in het kader van het participatie proces.</p> <p>De openbare ruimte is erg smal. Vandaag de dag zijn er officieel 31 parkeerplaatsen, maar er staan ook nog eens, links en rechts ca. 30 auto's op de stoep geparkeerd. Het is het project team gelukt om in de beperkte openbare ruimte 46 parkeerplaatsen te realiseren. Echter de afmetingen van trottoir, parkeerruimte en straat zijn minimaal. Aan beide zijde is het trottoir 1.05-1.10m. De breedte van de parkeervakken 1.80m en de rijweg 3.85m. Wat bedoelen wij met gemiste kans participatie proces! Wij hebben de heer Pieter Revet betrokken bij dit proces. De heer Revet is voorzitter van de Bewoners Belangen Vereniging Eigen Haard). Een jaar geleden(dec.2020) hebben wij alle bewoners bezocht, in dit deel van de Burgemeester Bletzstraat. Wij hebben gevraagd of de bewoners er geen probleem mee zouden hebben dat er maximaal een meter van hun tuin zou worden gebruikt. Dit om het project team te helpen een ruimte te ontwikkelen waarin beter geparkeerd en (zeer belangrijk) voldoende ruimte voor voetgangers kan worden gecreëerd. Met andere woorden... heeft de gemeente 10 cm nodig... is het ook goed.</p> <p>De woningen zijn allen van huurdersvereniging Eigen Haard. Unaniem gaan alle bewoners (huurders) akkoord en geven toestemming maximaal 1.00m van hun tuin af te staan. Op deze manier duidelijk aangevend mee te denken voor een betere leefomgeving in de toekomst. Van alle bewoners hebben wij een handtekening voor akkoord in ons bezit. Een mooi staaltje van participatie! Het valt te betreuren dat hier in het Voorlopig Ontwerp geen gebruik van is gemaakt. De project Manager Groot Onderhoud Driemond, de heer X, noemde tijdens een van onze gesprekken het ontwerp in dit gedeelte van de Burgemeester Bletzstraat een "geitenpaadje". Dat zegt voldoende! Wij missen hier toekomst visie. Denk bijvoorbeeld aan elektrisch rijden vanaf 2030. Vuilophaaldiensten en hulpdiensten gaan hinder ondervinden. Vraag: Onze vraag concreet is of er nogmaals naar deze aangedragen oplossing (inleveren maximaal 1 meter tuin) kan worden gekeken, zodat wij voor de komende 40 jaar een toekomstbestendige straat krijgen?</p>	<p>5. Omdat er in de bestaande openbare ruimte ook een ontwerp kon worden gemaakt dat verkeerveilig is, waarbij het trottoir begaanbaar blijft en dat flink meer parkeerplaatsen mogelijk maakt, kan de gemeente met het huidige ontwerp voldoen aan alle uitgangspunten en hoeven de voortuinen niet te worden geraakt.</p>	<p>5. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>6. Plek rolcontainers/Grofvuil en Ondergrondse containers Uitgangspunt van onze rol als coördinatoren is het voorkomen van overlast aan bewoners! In fase 2 hebben wij bewoners van de container plekken X en X ook aangekaart. Voor deze bewoners is het plan ook aangepast. Kijken we naar afval en specifiek naar de ondergrondse containers fase 3 dan valt ons op dat in het voorlopig ontwerp veelal een logische plek is aangeduid. Echter ons uitgangspunt is kritisch kijken of met een kleine aanpassing maximaal voordeel valt te behalen voor bewoners. In dit geval denken wij dat in het voorlopig ontwerp overlast kan worden voorkomen door een kleine aanpassing. Bewoners van Burgemeester X, X en X kijken vol op de containers in het ontwerp. Terwijl er heel dichtbij mogelijkheden zijn (zie blauwe cirkels). De ondergrondse container aan het Joost Kruiswijkhof kan ons inziens beter worden verplaatst naar de aangegeven blauwe cirkel. Deze plek zorgt voor minder overlast voor omwonenden. Wij hebben alle omwonenden in beide gebieden persoonlijk aangesproken. Wij hebben de omwonenden aangegeven dat we gaan reageren op het plan! Nieuwe afvalcontainers Driemond fase 3. Via Amsterdam.nl/containers. Vraag: Gelet op de doelstelling verbeteren leefomgeving vragen wij aan de gemeente Amsterdam mee te helpen en te kijken naar de aangeboden opties.</p>	<p>6. Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project Groot Onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainer- en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcirkels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen. De locaties worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkbaar niet voldeed is gelukt.</p> <p>7. Hartelijk dank voor uw positieve reactie. De tegels in de achterpaden worden inderdaad vernieuwd, de opsluitbanden niet. Het tegelpad wordt, waar nodig, opgehoogd en de opsluitbanden worden hier dan ook waar nodig opgehoogd. Mocht een opsluitband gebroken zijn dan wordt dezelfde maat weer toegepast.</p> <p>8. De entree van het dorp zal in het Definitief Ontwerp een andere inrichting krijgen. De attentiestrook zoals opgenomen in het Voorlopig Ontwerp komt te vervallen en zal vervangen worden door een zeer smalle eenzijdige attentiestrook, witte belijning, markering en verplichte bebording. Hier komt ook het bijbehorende bord 'zone 30 km/u' te staan. Het bebordingsplan, dat inzicht geeft in waar verkeersborden in fase 3 worden geplaatst, wordt opgesteld nadat het Definitief Ontwerp gereed is. De verkeersborden vormen een integraal onderdeel van het uit te voeren plan en worden dan ook gelijktijdig met de uitvoering geplaatst.</p> <p>...</p>	<p>6. Niet van toepassing 7. Nee 8. Niet van toepassing</p>
	<p>7. Achterpaden / opsluitbanden Allereerst willen wij vermelden dat we het keurig vinden dat de gemeente de bestrating van de achterpaden eveneens in het werk meeneemt. Conform de tekening worden zowel de tegels als de opsluitbanden vervangen. In fase 2 is gebleken dat de afmetingen van de opsluitbanden niet gelijk zijn aan de maten zoals deze in het verleden zijn gebruikt waardoor deze in fase 2 niet zijn vervangen. Voor het totaalbeeld en duurzaamheid is het van belang dat de materialen in totaliteit worden vervangen. Vraag: Heeft men reeds onderzoek gedaan naar de juiste maatvoering, zodat ook de opsluitbanden correct worden vervangen en het totaalbeeld gelijk is?</p>	<p>...</p>	
	<p>8. Driemond 30 km Zone Tijdens de besprekingen van fases 1, 2 en 3 ten behoeve van het Groot Onderhoud Driemond is veelvuldig aandacht gevraagd voor de 30 km zone en verkeer remmende maatregelen. Ook is er gevraagd om een update en verduidelijking van verkeersborden in heel Driemond. Er is toen aangegeven door het projectteam van de gemeente dat Driemond duurzaam veilig wordt ingericht en dat na afronden van het Definitief Ontwerp er een bebordingsplan worden opgesteld door de gemeente conform de actuele daarvoor geldende eisen. Ook is er aangegeven dat er onder andere bij de entree van Driemond de start van de 30 kilometer zone duidelijk zichtbaar wordt gemaakt. Vraag: In huidige tekeningen is niet te zien waar de 30 km aanduidingen komen. Waar en wanneer worden de 30 km zone aanduidingen gerealiseerd en wanneer wordt het bebordingsplan opgesteld en uitgevoerd?</p> <p>...</p>		



## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>9. Bomen Burgemeester Mulstraat De Burgemeester Mulstraat is een straat met weinig kleur. Althans kijkend naar openbaar groen komt deze straat er bekaaaid vanaf. Wat betekent dat deze straat minder krijgt dan verwacht. Een teleurstelling wat ons betreft. Kijken we naar de bomen die worden verwijderd in deze straat zien we dat deze worden vervangen voor de Populus Berolinensis. Hier hadden wij toch een kleurrijker boom verwacht. Zie de schets bij A de bomenrij welke wordt vervangen. Vraag: Kijk nog eens naar dit deel van de Burgemeester Mulstraat. Voorkeur veel minder hoge boom met fraaie kleur.</p> <p>10. Uitrit X Ons valt op dat niet duidelijk in het voorlopig Ontwerp een inrit staat ingetekend. Daar waar deze wel degelijk in gebruik is. Het hoekhuis aan de X maakt gebruik van deze oprit. De woningen X en X gebruiken deze inrit in verband met recht van overpad. Er wordt dagelijks geparkeerd (2 auto's) Zie de schets bij B Vraag: Gezien de bedrijfsvoering op dit adres (paardenstal-huifkar evenementen etc.) verstandig om een oprit in het groot onderhoud mee te nemen.</p>	<p>9. Naar aanleiding van uw reactie is het ontwerp op dit punt aangepast en worden er bomen geplaatst die minder hoog worden. Deze wijziging is in het Definitief Ontwerp opgenomen.</p> <p>10. Er zal inderdaad een inrit komen ter hoogte van Burgemeester Bletzstraat nummer X.</p>	<p>9. Ja 10. Niet van toepassing</p>
<b>16.</b>	<b>B16</b>	<b>Parkeren, verkeer, materialisatie</b>	
Mail, 7 januari 2022	<p>In navolging op de informatiebijeenkomst van 13 december 2021, waarin het voorlopige ontwerp groot onderhoud Driemond fase 3 werd gepresenteerd, willen bovengenoemde bewoners van de Lange Stammerdijk hun gezamenlijke reactie geven en zorgen uiten.</p> <p>1. Parkeerplekken Burgermeester Kasteleinstraat Op de ontwerpkaart staan aan het begin van de Burg. Kasteleinstraat voordat de oprit/ingang naar de linker volkstuinten begint, slechts 5 parkeerplaatsen ingetekend. Normaliter kunnen daar 7 auto's staan. Gezien het aanbod van geparkeerde auto's door de bedrijfsvoering van X en X, wordt een parkeerplek vinden voor de bovengenoemde bewoners er niet makkelijker op.</p> <p>Dus wij vragen een uitbreiding van parkeerplekken op de Burg. Kasteleinstraat.</p> <p>2. Parkeerplekken tegenover nummers 19 t/m 39 De groenstrook loopt zonder trottoirbanden vloeiend in elkaar over in de daaraan grenzende parkeerplekken hetgeen leidt tot een drassige en modderige situatie die het uitstappen aan die zijde bemoeilijkt. De oplossing zou zijn op hoogte geplaatste trottoirbanden zodat er niet meer met de wielen in de bagger wordt geparkeerd.</p> <p>Verzoek is of u hiermee rekening wilt houden.</p> <p>...</p>	<p>1. De parkeersituatie in Driemond wijzigt als gevolg van het groot onderhoud. Uitgangspunt is dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen (688 parkeerplaatsen) terugkomt in de nieuwe situatie. Doordat de maatvoering van parkeerplaatsen nu anders is dan vroeger (auto's worden langer en breder) is het niet mogelijk overal dezelfde parkeersituatie terug te brengen. Waar het kan heeft de gemeente op locaties met een hoge parkeerdruk, parkeerplaatsen toegevoegd. Op andere plekken kan het voorkomen dat er minder parkeerplaatsen terugkomen, zo ook in het gedeelte dat u benoemt. Omdat de parkeerdruk in uw deel van Driemond niet hoog is, zijn hier geen parkeerproblemen te verwachten en wordt het ontwerp niet aangepast.</p> <p>2. De gemeente heeft begrip voor uw opmerkingen, maar vanwege de beschikbare ruimte en technische mogelijkheden in combinatie met de wortels van de bomen is het niet mogelijk een brede uitstapstrook te realiseren zonder het risico te lopen de bomenwortels te beschadigen.</p> <p>...</p>	<p>1. Nee 2. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>3. Verkeersdrempel ter hoogte van X Dit is voor ons een zeer belangrijk punt!!!</p> <p>U moet weten dat de huizen van bovengenoemde bewoners strak tegen de doorgaande weg staan en de oudere huizen aan X (nummers X t/m X) niet op palen staan. Door ervaringen uit het verleden, toen de dijk nog bestraat was met klinkers, weten we dat onze huizen toen dagelijks stonden te schudden van langsrijdend landbouwverkeer en overig zwaar vervoer. Dit heeft geleid tot schade aan onze huizen welke wij bij geen enkele partij hebben kunnen verhalen waardoor wij voor grote kosten zijn komen te staan. Wij vragen ons af er een bouwkundige betrokken is bij het plan zoals dat er nu ligt. Als het plan van een verkeersdrempel wordt doorgevoerd zijn we weer terug bij af.</p> <p>Dus daarom zijn wij als bewoners faliekant tegen dit plan van een verkeersdrempel en we willen dat de huidige situatie, met een vluchtheuvel, behouden blijft, met eventueel nog andere snelheidsbeperkende maatregelen anders dan een verkeersdrempel.</p> <p>Aansprakelijkstelling Gemeente Amsterdam Gezien de eventuele gevolgen aan onze panden vermeld in het hier voorgenoemde punt, stellen wij, als bewoners van nummers X t/m X de Gemeente Amsterdam op voorhand aansprakelijk voor de toekomstige schade aan onze panden als het plan voor de verkeersdrempel gehandhaafd blijft. Verder vragen wij voor aanvang van de werkzaamheden een nulmeting van onze panden en dat wij op de hoogte gesteld worden wanneer die metingen gedaan gaan worden.</p> <p>4. Speciaal verzoek bewoners nr. X en nr. X Op het voorlopig ontwerp staat een trottoir voor onze woningen ingetekend. Daar zijn we heel blij mee. Echter, op dit moment kunnen we per fiets gemakkelijk onze gezamenlijke oprit oprijden, en met een opstaande stoeprand zou dat tot het verleden behoren.</p> <p>Verzoek: Net zoals er voor de garages van de bewoners een geleidelijke oprit is ingetekend willen de bewoners van nr. X en nr. X een zelfde geleidelijke oprit voor fietsen en scooters ter hoogte van de poort tussen beide huizen.</p> <p>We vertrouwen er op dat al onze bezwaren en vragen naar volle tevredenheid worden behandeld en dat u serieus rekening houdt met onze zorgen.</p>	<p>3. De gemeente begrijpt uw zorg ten aanzien van de verkeersdrempel voor uw woning en heeft daarom besloten hiervan af te zien. In het definitieve ontwerp zullen de "vluchtheuvels" zoals in de huidige situatie worden opgenomen. De locatie wijzigt licht ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>4. In het definitieve ontwerp wordt inderdaad een gelijkvloerse overgang opgenomen</p>	<p>3. Ja 4. Ja</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
17.	B2b	Verlichting, bomen, onderhoud, riolering, verkeer, parkeren, glasvezel	
Mail, 8 januari 2022	<p>Ik wil wel als eerste melden voordat ik mijn opmerkingen opschrijf dat ik het ontwerp echt heel erg mooi is geworden en dat wij erg blij zijn met het oog op groen en speelveld voor de kinderen. Het ziet echt uit als een hele verbetering van de donkere onverzorgde hoek waar ik nu woon :)</p> <p>Bij deze onze opmerkingen op het ontwerp en het verzoek om deze aan te passen voordat het een DO wordt. Ik wil graag een bevestiging van deze aanpassing alvorens er geen weg meer terug is en het besluit is genomen, of in ieder geval een reactie zodat ik op een andere manier bezwaar kan maken.</p> <p>Punt 1. Kan aub de lantaarnpaal welke nu recht voor mijn deur/entree hek staat getekend verplaatst worden naar de erf-scheiding. Hij staat op zijn nieuwe locatie echt heel erg in de weg.</p> <p>Punt 2. Een drietal oude verwaarloosde bomen worden verwijderd daar zijn we heel blij mee maar daarvoor komen 4 nieuwe extreem hoge bomen voor terug welke hoger zijn dan welke er al staan?</p> <p>Tijdens de diverse vergaderingen is er steeds gesproken over bomen met een maximale hoogte van 8 meter maar deze worden wel 25 meter? En wat gaat er gebeuren met de andere verwaarloosde bomen waar tijdens een beetje wind dikke takken vanaf vallen, consequenties kunt u hier zelf wel bij bedenken.</p> <p>Deze 4 nieuwe bomen zijn funest voor de opbrengst van de zonnepanelen en het zou echt heel zonde zijn van onze investering en onze bijdrage aan de CO2 reductie. Onze voortuinen staan op het op zuiden dus de bomen staan precies in de weg en hoe hoger hoe langer ze in de weg staan.</p> <p>Deze nieuwe bomen zijn ook hele vervelende bomen welke enorm veel brandbare pluisjes verspreiden net als de bomen die boven langs de provinciale weg staan. Deze pluisjes hopen zich op tegen onze voorgevel, voordeur en hekwerk en onder onze auto's, 1 vuurtje erbij en de hele boel vliegt in de brand. Nog meer van deze bomen plaatsen zou echt een enorm groot probleem zijn. Daglicht wordt heel erg schaars bij mij in het huis met zulke kolossen voor de deur.</p> <p>Op de eerdere presentaties stonden andere type bomen aangegeven en de schetsen staan ook niet in verhouding met wat het nu gaat worden, zie onderstaand plaatje van het SO tijdens de presentatie. De bomen welke er nu komen worden 3 keer zo hoog als op de tekening! Ook in het digitale zoom overleg van 8 juni 2020 is besproken dat de bomen niet hoger worden dan 8 meter, ik heb op 26-6-2020 nog op de notulen gereageerd dat ik deze vermelding in het verslag miste (zie bijlage 1).</p> <p>In de reactie welke ik hierop heb gehad vanuit de gemeente is dat de hoogte nog zou worden besproken in het VO (zie bijlage 2). Het bespreken is volgens mij nog niet gebeurt en dat wil ik nu graag doen voordat het definitief is.</p> <p>...</p>	<p>De gemeente Amsterdam waardeert uw positieve reactie ten aanzien van fase 1 en uw constructieve en uitgebreide reactie ten aanzien van fase 3.</p> <p>1. De locaties voor lichtmasten zijn bepaald op basis van het criterium dat in heel Driemond een minimale lichtsterkte moet worden gerealiseerd. Dit is noodzakelijk om de verkeersveiligheid en een gevoel van sociale veiligheid in het donker te kunnen waarborgen. Het lichtplan is opgesteld door de afdeling openbare verlichting van de gemeente Amsterdam. De nieuwe locaties van lichtmasten worden daarom in principe niet gewijzigd in het ontwerp.</p> <p>In de nieuwe situatie wordt voor uw woning een trottoir van ca. 2,10 meter gerealiseerd. Dit is fors breder dan het trottoir in de huidige situatie. Verder wordt de lichtmast op de rand van het trottoir geplaatst, tegen het parkeervak aan. Er is daarmee geen sprake van een toegangsbelemmering voor uw voortuin. De locatie van de lichtmast blijft daarom ongewijzigd.</p> <p>2. Naar aanleiding van uw reactie is het ontwerp op dit punt aangepast en worden er bomen die minder hoog worden geplaatst. Deze wijziging is in het Definitief Ontwerp opgenomen.</p> <p>...</p>	<p>1. Nee</p> <p>2. Ja</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>Punt 3. Hoe wordt het nieuwe onderhoud gegarandeerd van het groen en vooral de bomen, is er een onderhoudsplan waar wij als bewoners op terug kunnen vallen als het niet wordt uitgevoerd. Mijn ervaring is dat er 0,0 onderhoud wordt gedaan een de bomen waardoor er gevaarlijk veel takken naar beneden vallen bij wind en dat de bomen veel en veel te hoog worden. Het enige onderhoud wat hier plaatsvindt aan het groen is dat er heel heel af en toe een maaimachine die door het veld en berm racet en een ravage achterlaat. Wat gaat de gemeente met bomen doen die hoger worden als 8 meter, niet nu maar over 3, 5, 7, 9 of 10 etc. etc. jaar??</p> <p>Punt 4. Kan er precies worden omschreven wat er gaat gebeuren tijdens fase 3 aan de riolering in de grond? Het zou zonde zijn als alles 2x open moet. Bijvoorbeeld: de hele oude stenen rioleringsbuis loopt door de voortuinen van de X X t/m X en is in ieder geval bij mij nr. X in zeer slechte staat. Wij willen onze voortuin ook gaan renoveren en voorzien van nieuwe tegels en zouden het zonde vinden als alles straks weer open moet.</p> <p>Punt 5. Ik mis een plattegrond/overzicht met de snelheidsbeperkende maatregelen of hoe dit gerealiseerd wordt?</p> <p>Punt 6. Privé parkeren als bestemming is hier absoluut niet het geval dit is een achterom/brandgang naar de tuinen en hier past geen auto. Is derhalve ook geen privé grond. Gedeelte is van nr. X (eigenaar) en ander deel is van woningbouw nr. X. Deze route moet ten alle tijde openblijven en kan nooit worden gebruikt om voor wie dan ook privé parkeer plaats te worden. Als dit ontwerp nu een van de bewoners op ideeën heeft gebracht zou ik dit heer erg jammer vinden en moet dit worden gerectificeerd/teruggedraaid door de gemeente. Zie onderstaand ook de kadastrale kaart waar duidelijk te zien is dat de erfgrans welke in het VO staat getekend niet de werkelijke erfgrans is en dat er werkelijk geen auto kan staan.</p> <p>Punt 7. Heel blij om te zien dat de achterpaden/brandgangen worden voorzien van nieuw straatwerk en banden. Graag hier dan ook op de illegale bebouwing en diverse obstructies in de achterpaden letten aub. En vooral om erfgransoverschrijdende bebouwing waardoor de gangen op sommige plekken erg smal zijn geworden. Ik heb hier als X al reeds eerder de gemeente op aangesproken. Ook heb ik hier eerder een mail over gestuurd in een reactie op de notulen maar hier is verder nooit een antwoord op gekomen. Zie de twee bijgevoegde mails in de bijlage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fwd_Re_Notulen en participatie-memo Groot Onderhoud fase 3_</li> <li>- Terugkoppeling gemeente_</li> </ul> <p>...</p>	<p>3. Het dagelijks beheer en onderhoud van de openbare ruimte valt buiten de reikwijdte van dit project. Stadswerken is verantwoordelijk voor het reguliere beheer en onderhoud in Amsterdam. Meldingen over de openbare ruimte en overlast kunt u doen via de volgende link: <a href="https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-openbare/">https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-openbare/</a>.</p> <p>4. De riolering in Amsterdam is in beheer bij Waternet. Waternet heeft op 13 december 2021 tijdens de informatieavond Groot Onderhoud Driemond fase 3 aangekondigd dat ervan af begin 2022 met alle bewoners een persoonlijk gesprek zal worden gevoerd. Tijdens dit gesprek kunt u uw vragen met betrekking tot de aansluiting van uw riool aan Waternet voorleggen. Per woning zal een plan van aanpak door Waternet uitgewerkt worden.</p> <p>5. Een aantal maatregelen staat aangegeven in de plattegrond en kunt u terugvinden in de legenda van het ontwerp. Andere maatregelen zijn bijvoorbeeld het gebruik van afwijkende materialisatie en wegversmalling. Deze maatregelen zijn minder duidelijk te zien in het Voorlopig Ontwerp, maar zijn ook een maatregelen met als doel de gemiddelde snelheid te verlagen.</p> <p>6. Volgens het bestemmingsplan zou parkeren op deze plek toegestaan zijn, alleen is dat zoals u aangeeft in werkelijkheid fysiek niet mogelijk. Bij een actualisatie van het bestemmingsplan kunnen wijzigingen op dit vlak worden doorgevoerd. Via onderstaande link kunt u zich aanmelden om op de hoogte te worden gehouden over inspraak op o.a. bestemmingsplannen. <a href="https://www.amsterdam.nl/nieuws/kennisgevingen-bekendmakingen/">https://www.amsterdam.nl/nieuws/kennisgevingen-bekendmakingen/</a></p> <p>7. Project groot onderhoud gaat over groot onderhoud van de openbare ruimte in Driemond en het opnieuw bestraten van de achterpaden die liggen op eigen terrein en openbaar toegankelijk zijn. Vormgeving van de achterpaden en bebouwing grenzend aan deze achterpaden vallen buiten de reikwijdte van het project.</p> <p>...</p>	<p>3. Niet van toepassing</p> <p>4. Niet van toepassing</p> <p>5. Niet van toepassing</p> <p>6. Ja</p> <p>7. Niet van toepassing</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>Punt 8. Ik zie dat het begin van de Bletzstraat toch niet tweerichtingsverkeer wordt, dit betekend volgens mij dat er dan nog 4 extra parkeerplekken op het zandpad kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Het zou zonde zijn om deze daar niet te maken aangezien er minder plekken bij de kiosk zijn overgebleven.</p> <p>Punt 9. Even een laatste opmerking/vraag. Ik vind het echt niet kunnen dat vanwege budgettaire overschrijdingen vanuit fase 1 en fase 2 de mantelbuizen voor toekomstige glasvezel in fase 3 niet zijn opgenomen. Terwijl deze wel in fase 1 en 2 zijn aangelegd. Budgetoverschrijding in eerdere fases kan volgens mij nooit de reden zijn om te bezuinigen in fase 3. Wat heeft de budget overschrijding van fase 1 en 2 eigenlijk te maken met fase 3?</p>	<p>8. Het begin van de Burgemeester Bletzstraat (komende vanaf het Zandpad) wordt wel voor een klein gedeelte tweerichtingsverkeer. In samenwerking met de werkgroep is in het ontwerp zorgvuldig gekeken naar alle opties om het aantal parkeerplaatsen in fase 3 te optimaliseren. Waar het kan zijn parkeerplaatsen toegevoegd.</p> <p>9. Gemeente Amsterdam wordt geconfronteerd met sterk toegenomen materiaalkosten en moet bezuinigen door verminderde gemeentelijke belastingopbrengsten als gevolg van corona. De totale kosten van het plan zijn te hoog, om fase 3 te kunnen uitvoeren is daarom besloten om de mantelbuis voor glasvezel niet aan te leggen zodat er mogelijk wel ruimte is om tegemoet te komen aan andere wensen van bewoners zoals het plaatsen van klassieke lichtmasten en hekwerk langs de Gaasp en het opnieuw bestraten van achterpaden. Als er een aanbieder van glasvezel komt, dan betekent dit voor het gebied ten zuiden van de Gaasp dat de stoep nog een keer gedeeltelijk wordt opengemaakt.</p>	<p>8. Nee 9. Nee</p>
<b>18.</b>	<b>B17</b>	<b>Verkeer, groen, materialisatie, borden, klok, afval</b>	
Mail, 10 januari 2022	<p>Dank voor de mogelijkheid te reageren op het Voorlopig Ontwerp Driemond Fase 3. We zijn nauw betrokken geweest bij de totstandkoming door zitting in de Werkgroep en als vertegenwoordigers van het Zandpad van mijn Vader, maar hier zijn nog enkele punten die ons opvielen:</p> <p>1. Waarom wordt de strip in het midden van de weg niet doorgetrokken, naar de Jaargetijden tot aan de brug, zodat ook daar snel rijden in de bocht voorkomen wordt, en men in eigen rijbaan blijft? Dit ook omdat er wel plekken zijn gecreëerd die te voet oversteken in de bocht mogelijk maken. Dat vraagt dan ons inziens ook om snelheidsremmende maatregelen aldaar.</p> <p>2. Er is meermaals aangegeven dat de verbreedde stoep ter hoogte van nr 50&amp;54 ten koste gaat van groen; dit is onnodig en niet wenselijk. Graag wordt de groenstrook ter hoogte van 46-48 verder doorgetrokken in een punt richting oplopende nummers. Dit is ons inziens ook nodig om het hoogteverschil te overbruggen.</p> <p>3. Te zien op het VO is dat de paadjes rondom de snack kiosk van leem zijn. Graag zouden we dit doortrekken voor alle voetpaden rondom parkeerplaats en kiosk. (vriendelijke uitstraling vergeleken stoeptegels, past bij visie van het Zandpad van mijn Vader (= historisch karakter versterken en meer groen)</p> <p>4. Vraag: komen er drempels en zou dit, gezien kinderrijke omgeving + nabijheid school, niet een goed extra idee zijn?</p> <p>...</p>	<p>1. De middenstrook op het Zandpad eindigt voor het kruispunt met de Jaargetijdenstraat omdat daar door afslaand verkeer wringende krachten worden uitgeoefend op de verharding. Deze belasting kan niet goed worden opgenomen door de smalle verhardingsstrook waardoor de stenen sneller los komen te liggen wat een gevaarlijke situatie op het kruispunt kan opleveren. Oversteken in een bocht wil de gemeente niet aanmoedigen omdat daar in de regel het zicht van verkeersdeelnemers op elkaar minder gunstig is. Overigens remt een bocht de snelheid van het verkeer af. De uitstulping aan de huizenzijde is in het ontwerp duidelijker gemaakt en accentueert daarmee de bocht en versmalt de rijbaan optisch. Dit zal de snelheid van het verkeer matigen. Tot slot heeft de Vervoerregio Amsterdam aangegeven dat een natuurstenen strip onprettig voor fietsers is.</p> <p>2. De beschikbare ruimte is onvoldoende om op deze locatie een kwalitatieve groenstrook aan te brengen. Te smalle stroken zijn niet goed te beheren en lopen het risico betreden te worden. De parkeerplaatsen direct naast deze ruimte verhogen dit risico.</p> <p>3. Om onderscheid te maken tussen verblijfsgebied, kioskruimte en doorganggebied is er gekozen voor het toepassen van verschillende materialen. De keuze voor afwijkend materiaalgebruik, halfverharding, is beperkt tot de nieuw te realiseren verblijfsruimte aan het water. Hiermee krijgt deze nieuwe verblijfsplek een extra bijzondere uitstraling.</p> <p>4. In het ontwerp van fase 3 Groot Onderhoud Driemond zijn in principe geen drempels opgenomen. De gemeente is zeer terughoudend met de aanleg van verkeersdrempels. De gedachte hierachter is dat het ontwerp van de openbare ruimte zo is vormgegeven dat te hard rijden zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Wanneer echter uit verkeerskundige analyses blijkt dat de maximale snelheid (30 km/u) structureel wordt overschreden, kan de gemeente over gaan tot plaatsing van drempels. Voor het Zandpad wordt nu gekozen voor andere maatregelen, waardoor drempels hier niet nodig zijn.</p> <p>...</p>	<p>1. Nee 2. Nee 3. Nee 4. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>5. De betonnen borders die gepland zijn bij de waterkant rondom het groen zijn prima (om op te zitten), echter niet langs groenstrook/bloemenlint bij huizenkant, toch?</p> <p>6. Er is meermaals gevraagd om een verkeersbordenplan, omdat er momenteel onnodig, teveel, oud en onlogisch geplaatste borden staan – die op sommige plekken gevaarlijke situaties opleveren omdat ze zicht belemmeren. Is dit plan er?</p> <p>7. Er is gesproken over het vervangen van de huidige klok voor een historische klok. Dit kon niet uit het budget bekostigd worden, maar mochten we zelf aanschaffen. Is dit nog steeds het geval en wat is hier nog voor nodig qua toestemming cq vergunning om dit werkelijk te realiseren?</p> <p>8. Ondergrondse afvalbakken: we hebben begrepen dat er een textielbak is gepland. Dit is voor ons kleine dorp volstrekt onnodig (er is reeds voorzien bij de Matchzo en op korte afstand in Weesp, plus tal van kringloopwinkels op 3km afstand). Wat wél handig is, is de papierbak óf een extra restafvalbak. Het laatste wat we willen is dat er afvalzakken ed naast de nu enige geplande restafvalbak komt te staan, omdat die vol zou zijn.</p> <p>9. Nogmaals de opmerking dat we zoveel mogelijk variatie in de beplanting willen, en biologisch (ten behoeve van vogels, insecten ed). Er is met X besproken om het seizoen zo lang mogelijk te rekken qua bloei en kleurstelling, en gesproken over Griffioen.</p> <p>10. Nogmaals willen we op het hart te drukken dat de hegafscheiding tussen parkeerplaats en weg, zo dicht &amp; hoog mogelijk als veiligheidstechnisch haalbaar is. Kortom: bladhoudend in de winter, zodat bewoners niet tegen een blikken parkeerplaats kijken en continue koplampen naar binnen schijnen.</p>	<p>5. De betonelementen in het ontwerp dienen als zitelement en hebben op een aantal locaties in het ontwerp tevens een grondkerende functie om het hoogteverschil te overbruggen. Om de uniformiteit en de kwaliteit binnen dit gebied te bewaken is er gekozen om dit materiaal in het gehele verblijfsgebied te laten terugkeren. Borders aan de woningzijde van het Zandpad worden niet voorzien van betonnen zitelementen.</p> <p>6. Na vaststelling van het Definitief Ontwerp wordt een bebodingsplan opgesteld. Hierin wordt opgenomen welke borden, waar worden geplaatst. Er zullen zo min mogelijk borden in de openbare ruimte worden geplaatst.</p> <p>7. De huidige klok wordt gehandhaafd en is in beheer bij de gemeente Amsterdam. De locatie wordt lichtelijk gewijzigd passend binnen het nieuwe ontwerp.</p> <p>8. Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project Groot Onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainer- en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcirkels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen. De locaties worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkbaar niet volledig is gelukt. Na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d. 11 januari 2022) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar <a href="mailto:inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl">inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl</a> te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p> <p>9. In de werkgroep fase 3 is toegezegd dat over de nadere invulling van de groenvakken ruimte is voor inbreng vanuit bewoners en/of werkgroep. U kunt hierbij denken aan specifieke hoogtes, kleuren en plantsoorten). Over de invulling hiervan gaat de gemeente graag later in gesprek met bewoners. Zodra hier meer over bekend is zullen wij u hierover informeren.</p> <p>10. We begrijpen de zorgen met betrekking tot inschijnende koplampen. Daarom is in het ontwerp naast een groenstrook (met vaste bloeiende planten) ook een (beuken)haag om de parkeerplaats opgenomen in het Voorlopig Ontwerp.</p>	<p>5. Nee 6. Nee 7. Niet van toepassing 8. Niet van toepassing 9. Niet van toepassing 10. Nee</p>



## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
19.	B18	Afval	
Mail, 11 januari 2022	<p>Hierbij reageer ik op de vuilophaalplek Zandpad Driemond 30-32. Als bewoner van X ( en voorheen nummer X) zie ik dat u de plek voor zowel de containers de het grofvuil meer naar de uitrit verplaatst. Dit levert contreet 2 problemen op:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- De bakken zullen voor de dagelijks gebruikte inrit komen</li> <li>2- Grofvuil zal – voor lange delen op de in/uitrit versperren</li> </ol> <p>Dit is niet mogelijk.</p> <p>Een eenvoudige oplossing is het handhaven van de langere plek zoals nu al aanwezig. We houden de plek altijd al schoon en vrij van resten die achterblijven. Het is echt niet mogelijk dat er een mix plaatsvindt op de uitrit.</p> <p>Verder sluit ik me aan bij de opmerkingen die u al van de burens op nummer X ontving. Zie onder.</p>	<p>Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project Groot Onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainer- en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcircels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen. De locaties worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkbaar niet volledig is gelukt.</p> <p>Na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d. 11 januari 2022) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p>	Niet van toepassing
20.	B19	Afval, bomen, glasvezel	
Mail, 11 januari 2022	<p>Met verbazing hebben we kennis genomen van deze plannen. Uit onderstaand kaartje van uw website blijkt dat ons huis omringd wordt door de diverse afvalinzameling locaties. Wij wonen straks dus gewoon op de vuilnisbelt van de gemeente Amsterdam en hebben sterk het gevoel dat enkele bewoners de dupe worden van de onkunde en / of onwil van uw organisatie. U plaatst rolcontainers volgens de kaart tussen 1-D en 1-E (locatiennaam 1109AJ-1C) op een stoep met een breedte van ongeveer 1,5 meter. Dus als wij onze deur uitstappen lopen we zo tegen de containers aan, als het naar buitenstappen niet al onmogelijk is. Terwijl er aan de overzijde een stoep van ruim 4 meter breed ligt. U plaats containers, grof vuil en ondergrondse afvalcontainers gezamenlijk op één plek, pal naast ons huis. Dit zijn de locaties: 1109 AJ1-D, 1109 AJ1-E en 1109AJ1-F. Op bovenstaande kaart staan ze allemaal naast 1-E ingetekend. Dit gaat om zo'n 15-25 containers plus twee ondergrondse containers en een grofvuillocatie. Wij hebben al overlast van de afvalinzamelingslocatie in de huidige situatie en dat zal straks dus niet minder zijn. Sinds 2008 heeft de rechter al bepaald dat de waarde van onze woning daardoor met 10% is gedaald. Dat zal met de extra overlast die wij straks krijgen nog veel meer zijn. Dan komen met de ondergrondse containers, mensen uit de hele straat, 24 uur per dag 7 dagen in de week hun afval naast ons huis storten. Door het combineren van een grofvuilplaats en een ondergrondse containerplek, wordt er gewoon aangestuurd op een dumpplek. Uiteindelijk geef je mensen toch het beeld dat het een verzamelplaats is voor alle vuilnis dat ze kwijt willen. Dus die net te grote afvalzak kan er goed naast blijven liggen. Wij vragen ons ook af of het wel mogelijk is om de ondergrondse containers op tijd te legen, als daar grofvuil vlak naast ligt. Als we alles bij elkaar optellen wordt ons 24 uur per dag 7 dagen in de week stank, geluid en ongedierte overlast.</p>		

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>Het is ook nog eens zo dat ons huis staat in een gebied waar de ondergrond bestaat uit zachte veengrond. Door de ondergrondse containers op te korte afstand van onze gevel te plaatsen, lopen wij het risico op schade aan onze gevel als de ondergrondse containers geleegd worden. Er is een landelijke richtlijn voor dit soort gevallen, die er vooral zijn om de gezondheid van omwonenden te beschermen. De gemeente Amsterdam meent dat zij daar van af mag wijken en haar eigen richtlijnen mag hanteren. Maar zelfs dan: Volgens de beleidsregeling van het college van de gemeente Amsterdam Stedelijk Kader Bepalen Locaties Inzamelvoorzieningen art 1.3 van 10 november 2020 mogen afvallocaties helemaal niet gecombineerd worden. Verder moeten ze minimaal 1,8 meter vanuit de gevel geplaatst zijn. U kunt zelf aan de hand van het voorgaande concluderen dat aan deze voorwaarden niet voldaan is.</p> <p>Terwijl de oplossing zo simpel is. Op de hoek van de Burg. Bletzstraat en het Zandpad-Driemond is aan de waterzijde door het projectteam van het groot onderhoud een locatie getekend waar prima de diverse afvallocatie gesitueerd kunnen worden. Het betreft een strook van ongeveer 7 meter bij 2 meter. Die strook is best geschikt voor twee ondergrondse afvalcontainers. Hoewel deze locatie ligt in een zogenaamde kernzone van het waterschap, zijn er volgens Waternet best, onder bepaalde voorwaarden, mogelijkheden waardoor dit wel kan. Denk hierbij ook even aan de locatie 1109BV-2 die ook in een kernzone ligt.”</p> <p>1. Bomen Naast en tegenover ons huis zijn twee Judasbomen (Cercis Siliquatum) ingetekend. Volgens de uitleg wordt deze boom tot 8 meter hoog met een kroon van 4 tot 8 meter breed. Volgens andere documentatie kan die boom wel 10 tot 12 meter worden. Wij juichen groen en bomen binnen Driemond toe, en hebben in het geheel geen bezwaar tegen bomen bij ons huis. Wij maken ons wel zorgen om de hoogte van de Judasboom. Wij hebben zonnepanelen op ons dak. Deze liggen vanaf een hoogte van 6 meter. De Judasbomen zullen, tegen de tijd dat ze volgroeid zijn, een flinke schaduw werpen op onze zonnepanelen. Dit is slecht voor de energieopbrengst en kost ons ook gewoon geld. Wij zouden graag een toezegging hebben, waardoor dit nadelige effect verholpen wordt. We denken aan een lagere boom, of een schriftelijke toezegging dat de boom gesnoeid zal worden als hij boven de 6 meter uitkomt.”</p> <p>2. Mantelbuis glasvezel. De mantelbuis voor glasvezel is aan onze kant van het dorp niet meer ingetekend. Door overschrijding van de planning is het hele project te duur geworden en dit is één van de manieren om kosten te besparen. Wij zijn hier de dupe van een slechte planning van jullie kant. Direct bij het begin van het Groot Onderhoud in Driemond is al aangegeven dat aan deze kant van de brug de staat van onderhoud het slechtst was. Zo was al bekend dat de riolering een probleem zou zijn, maar er is ook meerdere keren vermeld dat de telefoon- en internetverbindingen aan onze kant van het dorp in slechte staat zijn. Hier in de omgeving ligt al veel glasvezel. Wij zouden dat ook graag willen. Zeker nu iedereen thuis moet werken, merk je dat de verbindingen wisselend van kwaliteit zijn. Als er geen mantelbuis wordt aangelegd, wordt het minder aantrekkelijk voor een derde partij om glasvezel aan te leggen. Bovendien moet dan de straat weer open. Zo wordt goedkoop duurkoop. Moeten jullie hier niet eens heel goed over nadenken?</p>	<p>1. Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project Groot Onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainer- en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcirkels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen. De locaties worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkbaar niet volledig is gelukt.</p> <p>Na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d. 11 januari 2022) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar <a href="mailto:inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl">inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl</a> te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p> <p>2. De gemeente heeft begrip voor uw zorgen ten aanzien van bomen in relatie tot zonnepanelen. Er is echter zorgvuldig onderzoek gedaan naar welke bomen het beste in woonstraten gebruikt kunnen worden, waarbij ook rekening wordt gehouden met zonnepanelen. De boomsoorten in de woonstraten zijn gekozen op hun beperkte hoogte in verband met onder andere de beschikbare ruimte, lichtinval, hittestress en zonnepanelen. Acties zoals u voorstelt zullen dan ook niet nodig zijn.</p> <p>3. Gemeente Amsterdam wordt geconfronteerd met sterk toegenomen materiaalkosten en moet bezuinigen door verminderde gemeentelijke belastingopbrengsten als gevolg van corona. De totale kosten van het plan zijn te hoog, om fase 3 te kunnen uitvoeren is daarom besloten om de mantelbuis voor glasvezel niet aan te leggen zodat er mogelijk wel ruimte is om tegemoet te komen aan andere wensen van bewoners zoals het plaatsen van klassieke lichtmasten en hekwerk langs de Gaasp en het opnieuw bestraten van achterpaden. Als er een aanbieder van glasvezel komt, dan betekent dit voor het gebied ten zuiden van de Gaasp dat de stoep nog een keer gedeeltelijk wordt opengemaakt.</p>	<p>1. Niet van toepassing 2. Nee 3. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
21.	B20	Parkeren, verkeersveiligheid	
Mail, 11 januari 2022	<p>Naar aanleiding van het voorlopig ontwerp Zandpad-Driemond (fase 3) hebben wij, bewoners/eigenaars van het pand X en X de volgende bezwaren tegen het voorlopig ontwerp.</p> <p>1. Voorgestelde parkeersituatie.</p> <p>In het voorlopig ontwerp fase 3 dienen wij onze auto te parkeren aan de overkant van weg. Hierdoor zijn wij gedwongen om dagelijks een vrij gevaarlijke oversteek te maken, omdat het zicht op afslaand verkeer vanaf de N236 zeer beperkt is ter hoogte van onze woning. Dit betreft niet alleen voertuigen maar ook (elektrische) fietsen die met een vrij hoge snelheid het Zandpad opkomen waardoor de oversteek gevaarlijk is.</p> <p>Wij ervaren dit als zeer belastend en bedreigend voor ons persoonlijk leven. In een eerdere fase hebben de bewoners van het Zandpad een ontwerp van Arcadis voorgelegd welk ontwerp unaniem (min 1) werd gedeeld. Dit ontwerp ging uit van parkeren aan de woningzijde hetgeen in overeenstemming is met de geldende CROW- richtlijn en gelet op de instemming met het ontwerp van Arcadis eveneens in overeenstemming met de wens van de bewoners van het Zandpad.</p> <p>2. De maatvoering van de beoogde parkeervakken en de weg.</p> <p>De huidige parkeervakken hebben een breedte van 2 meter conform de geldende richtlijnen. In het voorlopig ontwerp zijn de parkeervakken 1 meter 80 en dus te krap, hetgeen zal leiden tot schade aan geparkeerde voertuigen, zeker in combinatie met de voorgestelde wegbreedte van 4 meter 80. De voorgestelde wegbreedte van 4 meter 80 is sowieso te smal voor een doorgaande weg die de enige toegang vormt voor het dorp. De maatvoering van de weg in het voorlopig ontwerp lijkt gerelateerd aan een erftoegangsweg en niet aan een doorgaande weg. De breedte van een erftoegangsweg is gebaseerd op personenauto's en fietsers. In een standaard woonstraat is dit een acceptabele breedte maar niet voor een hoofdonthluitingsweg waar niet alleen personenauto's en fietsers passeren maar ook vrachtauto's en grote landbouwvoertuigen. Een stilstaande vrachtauto wordt gerekend op 3 meter en een rijdende auto op 2 meter 40. Dit betekent een minimale wegbreedte van 5 meter 40 dit nog afgezien van de zogenoemde effecten van de 'vetergang' en de effecten van de te krap bemeten parkeerplekken.</p> <p>De beoogde wegbreedte in combinatie met de parkeerplekken aan de overzijde zal voort met een hoge mate van waarschijnlijkheid (weer) gaan leiden tot naar binnen draaien van vrachtverkeer komend vanaf de N236 bij tegemoetkomend verkeer vanuit Driemond. Het is onze ervaring uit het verleden dat dit tot schade aan ons pand nr. X zal leiden waarvan de gevolgen nog steeds zichtbaar zijn. Deze situatie willen wij niet terugzien.</p> <p>...</p>	<p>1. De gemeente deelt de zorgen over de snelheid van het afslaande verkeer komende van de Provincialeweg. Daarom worden maatregelen genomen om verkeer af te remmen. Een daarvan is de entree van het dorp die zodanig vorm zal moeten krijgen dat voor eenieder duidelijk is dat men hier een verblijfsgebied (30km/u zone) betreedt waarbij een lage snelheid hoort. Door het gebruik van straatstenen als verharding zal de snelheid van zowel fietsers als autoverkeer afnemen.</p> <p>Wat betreft de situering van de parkeerplaatsen was er vanuit de bewoners van Kruiswijkhof geen draagvlak voor parkeren voor hun woningen (zie ook inleiding van deze Nota van Beantwoording). Op basis van die input is een ontwerpwijziging doorgevoerd en is gekozen voor geheel parkeren aan de waterzijde. Dit heeft als positief effect op het zogenaamde doorzicht. De geparkeerde voertuigen in de binnenbocht nemen namelijk het zicht weg op het verloop van de weg en het tegemoetkomende verkeer en dat is nu opgelost. Het zicht op overstekende voetgangers wordt hierbij ook verbeterd wat de veiligheid vergroot.</p> <p>2. Met uitzondering van punt 4 wordt bij de gemaakte opmerkingen geappelleerd aan richtlijnen, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Er is gekozen voor een profiel dat past bij een erftoegangsweg omdat dit past bij het doel de verkeersveiligheid te bevorderen; waarbij o.a. het matigen van de snelheid een belangrijk onderdeel is. De gemeente maakt hier dus een duidelijke keuze voor verkeersveiligheid boven doorstroming en extra ruimte voor de voetganger. Het trottoir voor uw woning zal worden verbreed ten opzichte van de huidige situatie waarmee verkeer op een grotere afstand zal passeren dan op dit moment het geval. Tevens is de verwachting dat de snelheid in de toekomstige situatie lager zal zijn.</p> <p>...</p>	<p>1. Nee</p> <p>2. Nee</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
		<p>De maatvoering voldoet aan de landelijke en lokale norm (ASVV –CROW en de Amsterdamse Leidraad CVC) gehanteerd binnen de Gemeente Amsterdam waarin onderstaande is opgenomen:</p> <p><b>“ Maatvoering Erftoegangswegen (30km)</b></p> <p>Op hoofdlijnen wordt voor wat betreft de maatvoering van Erftoegangswegen – conform Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW-publicatie 351 - Voorzieningenblad 8) de volgende maatvoering als uitgangspunt genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tweerichtingsverkeer (personen)auto, tweerichting fiets: ideaal 5,80m; minimaal 4,80m.”</li> </ul> <p>In het gevraagde verslag van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) (u gemaaild op 20 juni 2022) wordt de maatvoering van het Zandpad specifiek benoemd en 4.80 meter geadviseerd. De maatvoering van de parkeervakken worden ook vastgesteld op 1.80 meter. Hieronder het eindadvies zoals opgenomen in het verslag:</p> <p><b>“Advies CVC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp groot onderhoud Driemond, fase 3.</li> <li>- Gezien de beperkte gebiedsbreedtes is het qua ontwerp een lastig gebied. De CVC ziet mogelijkheden om het ontwerp in de verdere uitwerking te optimaliseren. Bijvoorbeeld door de parkeerplaatsen 1,80 m breed te maken en de overgebleven ruimte aan het voetpad toe te bedelen. Zorg voor uniforme maatvoering, zodat het verwachtingspatroon duidelijk is.</li> <li>- Op het Zandpad is het risico op snelheidsovertredingen het grootst. De CVC vraagt hier aandacht voor in de uitwerking. In de rest van het gebied zal het meevallen in verband met de smalle rijbanen.</li> <li>- Bij de aansluiting Zandpad - provinciale weg duidelijk overgang naar het 30m-gebied aangeven met markering op de weg.</li> <li>- Met een inritband bij de uitgang van het parkeerterrein de voorrang aangeven.”</li> </ul> <p>...</p>	

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>3. Beoogde verticale belemmeringen, de middenstrook. De beoogde middenstrook van ander materiaal dan de klinkerbestrating zal in combinatie met de te krappe beoogde wegbreedte noodzakelijkerwijs door het verkeer gebruikt gaan worden, hetgeen tot extra lawaai en trillingen gaat leiden. Ons woon- en leefgenot zal hierdoor onnodig ernstig verstoord worden.</p> <p>4. Verticale belemmering aan het begin van het Zandpad. Om dezelfde reden achten wij de verticale belemmering aan het begin van het Zandpad ongewenst. Het schaadt ons woongenot vanwege extra lawaai en trillingen en brengt onnodige schade toe aan ons monumentale pand. In dit verband vragen wij ons af of de gemeente onderzoek heeft gedaan naar de trillings- en geluidsoverlast die deze verticale belemmering gaat meebrengen. Is er overleg gevoerd met Monumentenzorg en is de draagkracht van de ondergrond daarbij in ogenschouw genomen? Voor de goede orde het pand X en X staat onder nr. 46502 geregistreerd als Rijksmonument.</p> <p>Onze conclusies:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het parkeren aan de overzijde is gevaarlijk, niet in overeenstemming met de geldende richtlijn en evenmin in overeenstemming met de vrijwel unanieme wens van de bewoners.</li> <li>2. Het parkeren aan de overzijde zal in verhoogde mate trillingen en lawaai veroorzaken bij de woningen simpelweg omdat de (vracht)auto's dichterbij de woningen komen hetgeen eveneens ongewenst is. Voor zover ons bekend heeft hieromtrent geen onderzoek plaatsgevonden zoals hiervoor aangegeven.</li> <li>3. De maatvoering van het Zandpad is niet in overeenstemming met het gebruik en intensiteit van het Zandpad als vrijwel enige toegangsroute voor alle verkeer en hulpdiensten waaronder de brandweer die ook met spoed het dorp moet kunnen verlaten. Wij willen graag inzage hebben in het advies van de Centrale Verkeerscommissie welk advies ingevolge art. 24 BABW verplicht is.</li> <li>4. Ook de beoogde verticale belemmeringen brengen extra overlast in de zin van lawaai en trillingen mee en zijn derhalve niet gewenst.</li> </ol>	<p>3. Met betrekking tot de door u benoemde krappe wegbreedte zie antwoord onder punt 2. De middenstrook zal in het Definitief Ontwerp smaller worden dan in het Voorlopig Ontwerp is opgenomen waarbij het uitgangspunt is dat de middenstrook zo wordt vormgegeven en aangelegd dat er geen extra lawaai of trilling worden veroorzaakt. De geluidsproductie van rijdende motorvoertuigen is bij lagere snelheden overwegend motorgeluid. Het ontwerp beoogt verlaging van de snelheid en daarmee zal de geluidsproductie verminderen.</p> <p>4. Het ontwerp van de entree van het dorp zal in het Definitief Ontwerp worden gewijzigd. De attentie- en middenstroken zoals opgenomen in het Voorlopig Ontwerp komen te vervallen. Hier wordt een inrichting toegepast die hoort bij het begin van een 30 km zone met bijhorende wegmarkering en bebording inbegrepen, zonder verticale elementen in de rijbaan.</p>	<p>3. Nee 4. Ja</p>
22.	B21	Afval	
Mail, 12 januari 2022	<p>In het ontwerp van Fase 3 Driemond staan een tweetal GA locatie die gewijzigd worden. GA locatie t.h.v. zandpad 4. Aan overzijde van de weg (waterkant) komt te vervallen en wordt aan de huizenzijde geprojecteerd t.h.v. huisnummer 6.</p> <p>Aangezien het trottoir verbreed wordt in de nieuwe inrichting, is er voldoende ruimte om het grof afval aan te bieden, en met de verplaatsing is het veiliger voor bewoners omdat de weg niet overgestoken dient te worden.</p> <p>Opstelplaats minicontainers t.h.v. zandpad 6 is verschoven zodat de in-/uitrit gehandhaafd blijft. GA locatie t.h.v. Burgemeester Bletzstraat 1A kan niet gerealiseerd worden omdat er onvoldoende trottoir ruimte is en onvoldoende afstand tot de gevel.</p> <p>De GA locatie in de Burgemeester Bletzstraat 1F, zoals die nu ook al fungeert, blijft in het ontwerp bestaan.</p>	<p>Op aangeven van de Directie Afval en Grondstoffen worden diverse locaties verplaatst en verwerkt in het Definitieve Ontwerp.</p>	<p>Ja</p>

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
23.	B22	Parkeren	
Mail, 12 januari 2022	<p>Allereerst onze dank voor het goede voorlopige ontwerp Zandpad-Driemond (fase 3). Het ziet er echt praktisch en mooi uit onder andere de klassieke uitstraling (lantaarns, puccini tegels, nieuwe hek...).</p> <p>Echter hebben wij, bewoners/eigenaars van het huis X, een bezwaar tegen het voorlopig ontwerp wat betreft de voorgestelde parkeersituatie tussen Zandpad 2 en Zandpad 14.</p> <p>In dit voorlopig ontwerp fase 3 zullen wij onze auto's aan de overkant van de weg moeten parkeren. Dit betekent dat wij gedwongen zullen zijn om dagelijks een vrij gevaarlijke oversteeek te maken omdat het verkeer heel intensief is ter hoogte van onze woning.</p> <p>De voertuigen rijden met een vrij hoge snelheid in onze straat (vanaf Zandpad 2 tot het kruispunt met de Burgemeester Bletzstraat), in dit voorlopig ontwerp fase 3, zullen wij meer trillingen en lawaai ervaren omdat de auto's en vrachtverkeer dichterbij onze woningen komen te rijden.</p> <p>Ons voorstel is om de huidige situatie (het parkeren aan de woningzijde) te behouden om te zorgen dat de auto's minder snel kunnen rijden. Dit gebeurt in de huidige situatie door de versmalling van de weg op het Zandpad ter hoogte van het nummer 22B. Door alle parkeerplaatsen naar de overzijde van het Zandpad te verplaatsen zal de versmalling verdwijnen en zou er een "racebaan" ontstaan.</p> <p>Daarom is het veiliger om de parkeerplaatsen aan de woning zijde te behouden voor kinderen die dagelijks op de fiets naar de school gaan, voor ons die in onze auto moeten instappen en voor onze gezondheid en ons huis door het voorkomen van lawaai en trillingen.</p>	<p>De gemeente waardeert uw positieve reactie op het voorlopig ontwerp.</p> <p>Het ontwerp beoogt het matigen van de snelheid van het verkeer en bevordering van de verkeersveiligheid. Doordat het parkeren aan de waterzijde is voorzien verbetert het zicht op het verloop van Zandpad en het tegemoetkomend verkeer en samen met versmallen van de rijbaan zal het verkeer langzamer rijden. Door een lagere snelheid neemt het verkeersgeluid ook af. Aan de trillingen valt binnen dit plan weinig te doen omdat die veroorzaakt worden door de grote aslasten (gewicht in tonnen per as van het voertuig) van vrachtverkeer en de verdichte ondergrond.</p>	Nee
24.	B23	Parkeren	
Mail, 12 januari 2022	<p>Graag wil ik reageren op het plan om de parkeerplaatsen aan Zandpad-Driemond te verplaatsen naar de waterzijde.</p> <p>Naar mijn mening gaat dit een zeer gevaarlijke situatie opleveren: Ik woon aan het begin van Zandpad-Driemond. Auto's die vanuit Weesp komen en Driemond binnenrijden doen dit met enige regelmaat met relatief snelle vaart en maken de bocht daardoor heel groot. Ik ben al heel vaak op het nippertje aan een botsing ontkomen doordat ik mij bij uitparkeren nog aan de 'huiskant' van de weg begaf.</p> <p>Naar mijn mening zal er een zeer gevaarlijke situatie ontstaan als er verminderde ruimte is aan de waterkant van de straat. Dat geldt voor de geparkeerde auto's, maar nog veel meer voor de auto's en fietsers die vanuit het dorp komen en veel meer midden op de weg rijden als de parkeerplaatsen aan de waterkant komen. Naar mijn mening een slechte, gevaarlijke optie.</p>	<p>Door gebruik van straatbakstenen, een versmalde rijbaan met een extra visuele versmalling in kleur afwijkende middenstrook, begrijpen weggebruikers die het dorp binnekomen dat het om een verblijfsgebied gaat. De fysieke en visuele versmalling doet de snelheid van verkeer afnemen. De genoemde middenstrook wordt na de bocht verder het dorp in verhoogd aangelegd om inhalend verkeer extra te attenderen op de maximum snelheid van 30 km/u.</p>	Nee

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
25.	<b>B24</b>	<b>Parkeren</b>	
Mail, 12 januari 2022	<p>Mijn buurman (in de CC van deze mail) van een paar huizen verderop, willen graag bezwaar indienen tegen het plan om in de onderhoudsfase 3 de parkeerplaatsen naar de waterkant te verplaatsen.</p> <p>Wij zijn het beide niet eens met de beslissing omdat de parkeerplekken aan de waterkant ervoor zorgen dat als ik uit mijn raam naar buiten kijk het water niet meer kan zien wat het Zandpad juist zo karakteristiek maakt. Het werkt in die zin dan ook indirect waardeverminderend voor onze beide koophuizen.</p> <p>Eerder werd er al zonder aankondiging een wegwijsbord van snelwegformaat voor mijn (X) deur geplaatst waar ik destijds ook bezwaar voor ingediend heb, waar ik tot op heden ook nog geen reactie op heb mogen ontvangen. De parkeerplekken aan de waterkant zouden daar dus nog eens extra afbreuk aan doen.</p> <p>Daarbij is het niet prettig dat als je een werkbus hebt om elke keer een drukke straat over te moeten steken om je spullen in te kunnen laden of om je boodschappen naar de overkant te lopen.</p> <p>Wij vinden dat de beslissing moet zijn; De parkeervakken aan de kant van de huizen laten zoals nu ook al het geval is tot aan nr.16 en vanaf nr. 18 ook de parkeerplekken aan de huizenkant plaatsen. Zo blijft het zicht op het water open als je vanuit je voorraam kijkt en kan een ieder 'veilig' z'n spullen in- en uitladen.</p>	Het veilig in- en uitladen van voertuigen kan ook in dit plan aan de huizenzijde worden gedaan, slechts het parkeren gebeurt aan de waterzijde.	Nee
26.	<b>B25</b>	<b>Burgemeester Bletzstraat, glasvezel, laadpalen</b>	
Mail, 12 januari 2022	<p>Reactie op het voorlopig ontwerp Fase 3</p> <p>Wij zijn van de Huurders belangen vereniging Driemond en wonen allemaal in de Burgemeester Bletzstraat te Driemond. Wij hebben tijdens deze moeilijke periode toch geprobeerd af en toe bij elkaar te komen om de voortgang van fase 3 te bespreken en dat is zo nu en dan gelukt via "zoom" in samenwerking met de coördinatoren van het groot onderhoud ,maar helaas hebben wij de bewoners niet kunnen uitnodigen om dit gezamenlijk door te nemen i.v.m. Corona. Wij hebben van diverse bewoners wel een aantal reactiepunten binnen gekregen en hebben samen met de coördinatoren van het groot onderhoud een enquête uitgereikt aan alle bewoners van de Burgemeester Bletzstraat en die willen wij graag met u delen.</p> <p>Enquête</p> <p>Als aanvulling op het mooie plan hadden wij het voorstel gedaan "aan alle bewoners in de Burgemeester Bletzstraat " om maximaal 1 meter van de voortuin in te leveren, zodat het een nog veel mooier plan zou kunnen worden omdat de stoep dan aan beide kanten bijv. 60 cm breder zou worden en er ook door de kinderen op een fietsje, ouderen met een rollator, moeders met kinderwagens veilig langs de geparkeerde auto, gereden en gelopen kan worden zonder de auto's te beschadigen.</p>	<p>1. De gemeente heeft een eenmalige enquête georganiseerd waarbij zowel dubbelzijdig parkeren als een forse vergroening van de straat mogelijk gemaakt had kunnen worden. Forse vergroening was voor de gemeente een belangrijke eis om in te kunnen stemmen met een aangepast ontwerp. Het aangepaste ontwerp in de enquête, waar 3 meter voortuin voor nodig was, kon niet rekenen op de vooraf gestelde eis van minimaal 80% draagvlak. Tijdens de enquête bleek dat Eigen Haard huurcontracten ook niet eenzijdig kan wijzigen en dat dus 100% draagvlak noodzakelijk is. Tegelijk bleek bij nadere bestudering dat alsnog in de bestaande openbare ruimte een ontwerp gemaakt kon worden dat verkeerveilig is, waarbij het trottoir begaanbaar blijft en dat flink meer parkeerplaatsen mogelijk maakt. Met dit ontwerp kan de gemeente voldoen aan alle uitgangspunten en hoeven de voortuinen niet te worden geraakt. De Voorlopig Ontwerp fase zorgt er bovendien voor dat het uitgangspunt van 688 parkeerplaatsen wordt gehaald. Het ontwerp is getoetst door de commissie verkeersveiligheid (CVC) en akkoord bevonden. In de CVC zijn ook hulpdiensten betrokken waarbij de brandweer als maatgevend voertuig geldt.</p> <p>...</p>	1. Nee

## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
	<p>Alle bewoners hebben het enquête formulier ingeleverd en hebben ook allemaal voor gestemd. Meteen na het binnenkomen van de enquête formulieren hebben wij direct de uitslag door gegeven aan uw voorganger/ster X en X, maar helaas namen zij de uitslag naar ons inzicht niet helemaal serieus. Kopieën van de enquête met naam en huisnummer liggen voor u klaar. Maanden later toen het voorlopige ontwerp van fase 3 werd besproken met de coördinatoren groot onderhoud was er van ons voorstel ook niets te zien maar was er gekozen voor het u waarschijnlijk wel bekende " Geiten-pad van X ". Wij gaan er vanuit dat u nog eens serieus naar de uitslag van de enquête wilt kijken.</p> <p>Internet Ook hebben wij de vraag over het internet in de Burgemeester Bletzstraat div keren ontvangen maar moeten dan helaas antwoorden dat zelfs het budget voor de doorvoerleidingen in fase 3 is geschrapt.</p> <p>Tijdens de presentatie van het schets ontwerp is er duidelijk aangegeven dat het totale budget verdeeld zal worden over de drie fases en dat er op fase 3 niet bezuinigd zal worden .</p> <p>Het is toch ongelofelijk dat als we naar de overheid luisteren iedere Nederlander snel internet moet krijgen maar tijdens groot onderhoud blijft de inmiddels bejaarde kabel gewoon in de grond liggen naar ons idee is dat nu een dubbeltje bezuinigen om straks een gulden uit te geven.</p> <p>Ook op dit punt hopen wij dat hier nog eens naar gekeken kan worden, het zal toch niet zo zijn dat wanneer de werkzaamheden zijn afgerond de straat over een paar jaar weer opengemaakt moet worden om alsnog een internet kabeltje te vervangen.</p> <p>Electrische Auto's De overheid heeft aangegeven dat in 2030 alle auto's elektrisch moeten zijn en op dit moment zijn er al een aantal auto's in de straat die elektrisch of deels elektrisch " Hybride" rijden maar helaas zijn er helemaal geen oplaadpunten in de Burgemeester Bletzstraat .</p> <p>Op dit punt kunnen we rustig zeggen dat dit voorlopig ontwerp een héél ouderwets voorstel is en niet meer van deze tijd is .Omdat de werkzaamheden naar alle waarschijnlijkheid afgerond zullen worden in 2025 en er op dat moment dus al vele auto's elektrisch rijden. Tijdens de presentatie van het schetsontwerp is er al door diverse mensen gewezen op dit probleem maar helaas zien wij hier niets van terug in het voorlopig ontwerp.</p> <p>Het is in dit stadium waarschijnlijk al te laat, maar tijdens de eerste presentatie is er door een aantal bewoners gevraagd om van de Burgemeester Bletzstraat een woonerf te maken zodat iedereen voor zijn eigen deur kan parkeren en in de toekomst dan zelf voor de elektrische aansluiting voor zijn/haar auto te realiseren. Op deze manier ontstaan er dan ook meteen een aantal parkeerplaatsen extra dus twee vliegen in een klap.</p>	<p>2. Gemeente Amsterdam wordt geconfronteerd met sterk toegenomen materiaalkosten en moet bezuinigen door verminderde gemeentelijke belastingopbrengsten als gevolg van corona. De totale kosten van het plan zijn te hoog, om fase 3 te kunnen uitvoeren is daarom besloten om de mantelbuis voor glasvezel niet aan te leggen zodat er mogelijk wel ruimte is om tegemoet te komen aan andere wensen van bewoners zoals het plaatsen van klassieke lichtmasten en hekwerk langs de Gaasp en het opnieuw bestraten van achterpaden. Als er een aanbieder van glasvezel komt, dan betekent dit voor het gebied ten zuiden van de Gaasp dat de stoep nog een keer gedeeltelijk wordt opengemaakt.</p> <p>3. Groot onderhoud Driemond zorgt ervoor dat Driemond klaar is voor de toekomst. Zo gaat Liander het elektriciteitsnetwerk versterken in Driemond.</p> <p>In de werkgroep is het idee van de aanleg van een woonerf reeds veel eerder besproken. Dit vanwege de beperkte ruimte in de Burgemeester Bletzstraat niet mogelijk. Tevens is het risico van foutief parkeren hoog in een zone met beperkte ruimte en gelijkvloerse ontwerp oplossingen.</p> <p>Het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische auto's is niet aan het projectteam, particulieren kunnen zelf een aanvraag indienen voor een laadpaal. Dit kunt u doen via de website van de gemeente Amsterdam: <a href="http://amsterdam.nl">amsterdam.nl</a>.</p>	<p>2. Nee 3. Nee</p>



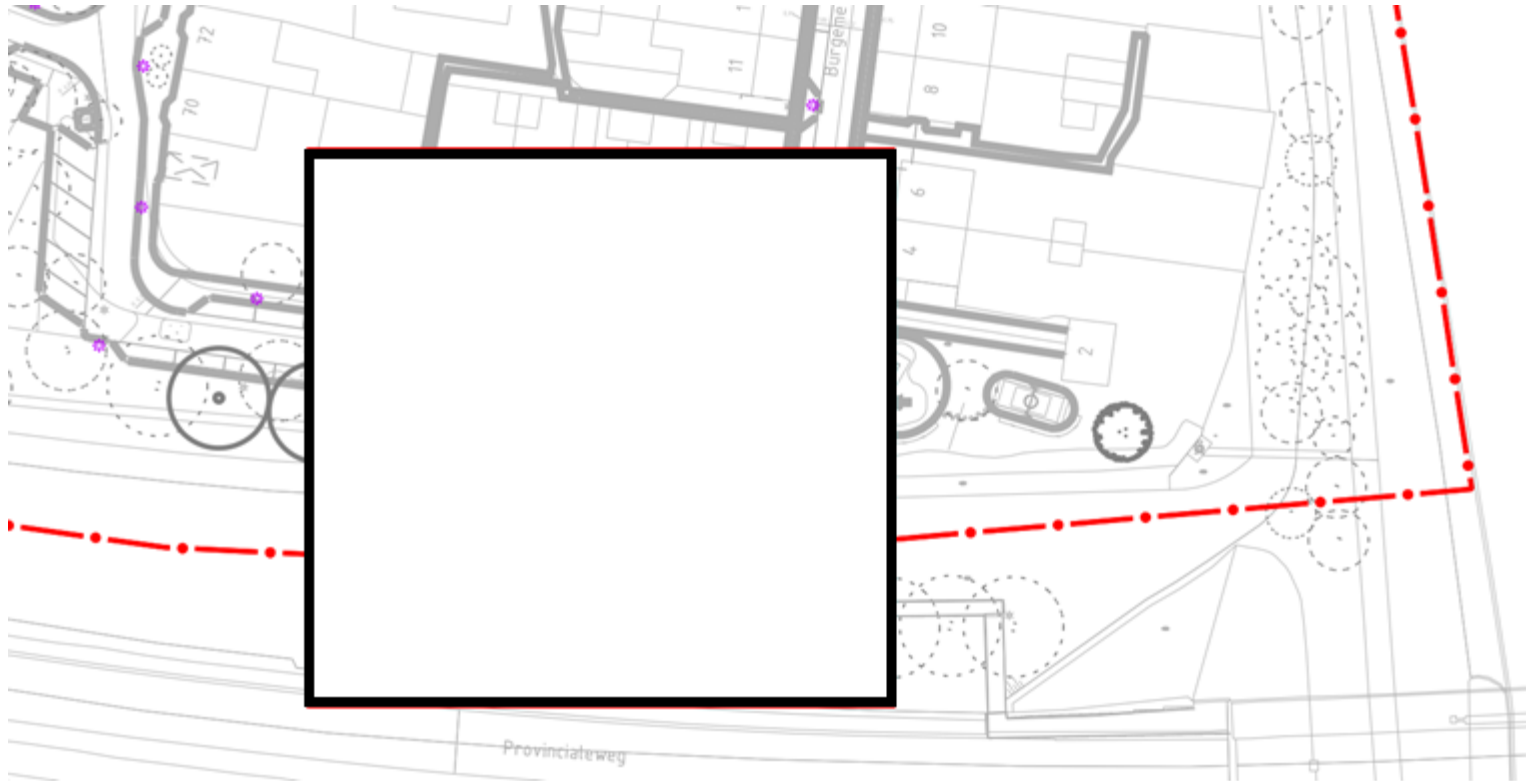
## 2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Thema en antwoord	In DO aangepast (Ja/Nee/n.v.t.)
27.	B26	Afval	
Mail, 12 januari 2022	<p>Met dit schrijven wil ik mijn bewaar kenbaar maken tegen het voorlopig ontwerp, fase 3 groot onderhoud Driemond, zoals gepresenteerd op 13 december 2021.</p> <p>Het betreft met name de grofvuilplek (oranje) aangeven op de kaart (Ontwerp Zandpad West deel 2 en Burg. Bletzstraat deel 2) op het Zandpad Driemond bij de hoek met de Burgemeester Bletzstraat, naast huisnummer 1A.</p> <p>Als bewoner van huisnummer X vrees ik grote overlast (herrie, vuil en rommel) direct voor en naast mijn huis. Ook schade aan mijn gevel door plaatsing van allerhande grofvuil is te verwachten. Daarnaast zal het vuil het zicht uit mijn huiskamerraam blokeren alsook de toegang tot de Liander utiliteits-/elektrikast welke zich hier bevinden. Verder is het trottoir niet breed genoeg en zal het grofvuil de doorgang verhinderen. Met name kinderen, ouderen (rollators) en moeders(kinderwagens) zullen hier dan moeten oversteken, terwijl het zicht verminderd wordt door het vuil. Hier wordt dus onnodig de verkeersveiligheid in gevaar gebracht.</p> <p>Al met al rede genoeg om het ontwerp aan te passen.</p>	<p>Om een zo compleet mogelijk Voorlopig Ontwerp te kunnen maken en te komen tot een integraal plan voor de openbare ruimte is voor het project Groot Onderhoud Driemond gekozen om indicatieve afvallocaties in te passen in het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit geldt voor zowel de locaties van ondergrondse afval als de rolcontainer- en grofvuillocaties. Locaties van afvalinzameling worden o.a. bepaald op basis van loopcirkels, bereikbaarheid door vuilophaalwagens, beschikbare ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen. De locaties worden door de Directie Afval en Grondstoffen van de gemeente Amsterdam aangewezen. De locaties zoals door Directie Afval en Grondstoffen aangegeven zijn leidinggevend. Het is uiteraard onze insteek geweest om hetzelfde kaartmateriaal te presenteren, we vinden het erg vervelend dat dit blijkbaar niet volledig is gelukt.</p> <p>Na ontvangst van uw reactie hebben wij u per mail geïnformeerd (d.d. 13 januari 2022) over het feit dat er op dit moment een procedure loopt waar de afvalvoorzieningen in Driemond komen. Alle informatie rondom dit project vindt u op <a href="https://containers.amsterdam.nl/driemond/">https://containers.amsterdam.nl/driemond/</a>. Wij hebben u aangeraden uw bezwaar met betrekking tot de afvalplekken en ook uw suggestie voor de inrichting rondom ondergrondse afvalbakken rechtstreeks naar inzamelvoorzieningen.zuidoost@amsterdam.nl te sturen zodat deze kan worden meegenomen in de procedure.</p>	Niet van toepassing

# 3

# Bijlagen

Bijlage 1- behorend bij reactie B2a

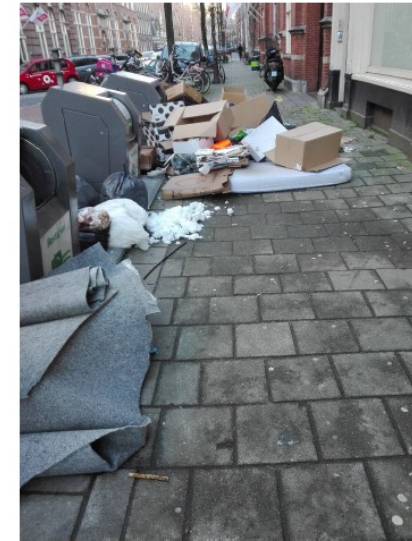


### 3 Bijlagen

Bijlage 2 - behorend bij reactie B7



#### Nadeel (gevolg) ondergrondse afvalcontainers



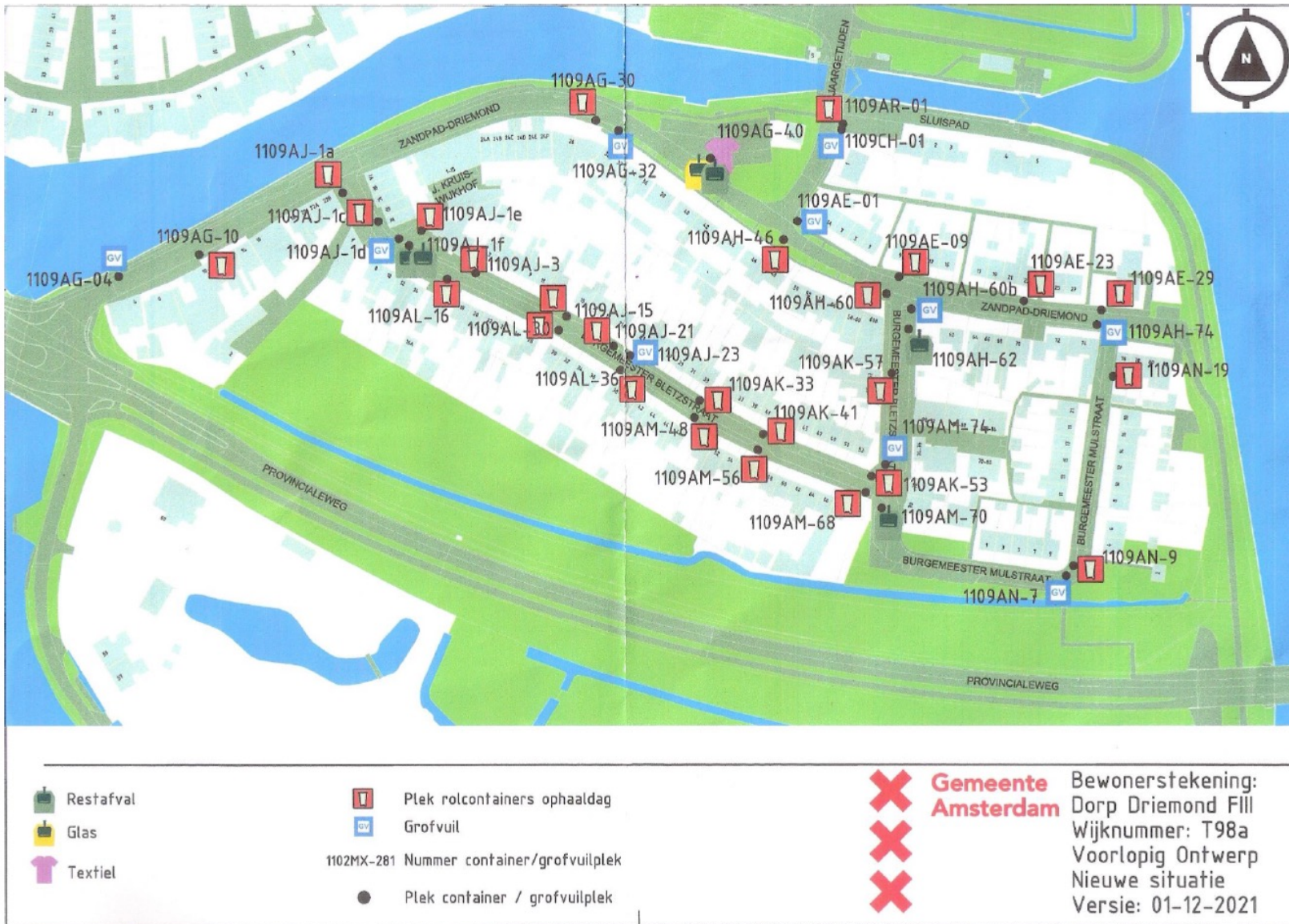
#### Mogelijke oplossing voor bovenstaande situatie



<https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/containeruintjes-zorgen-voor-minder-afval>

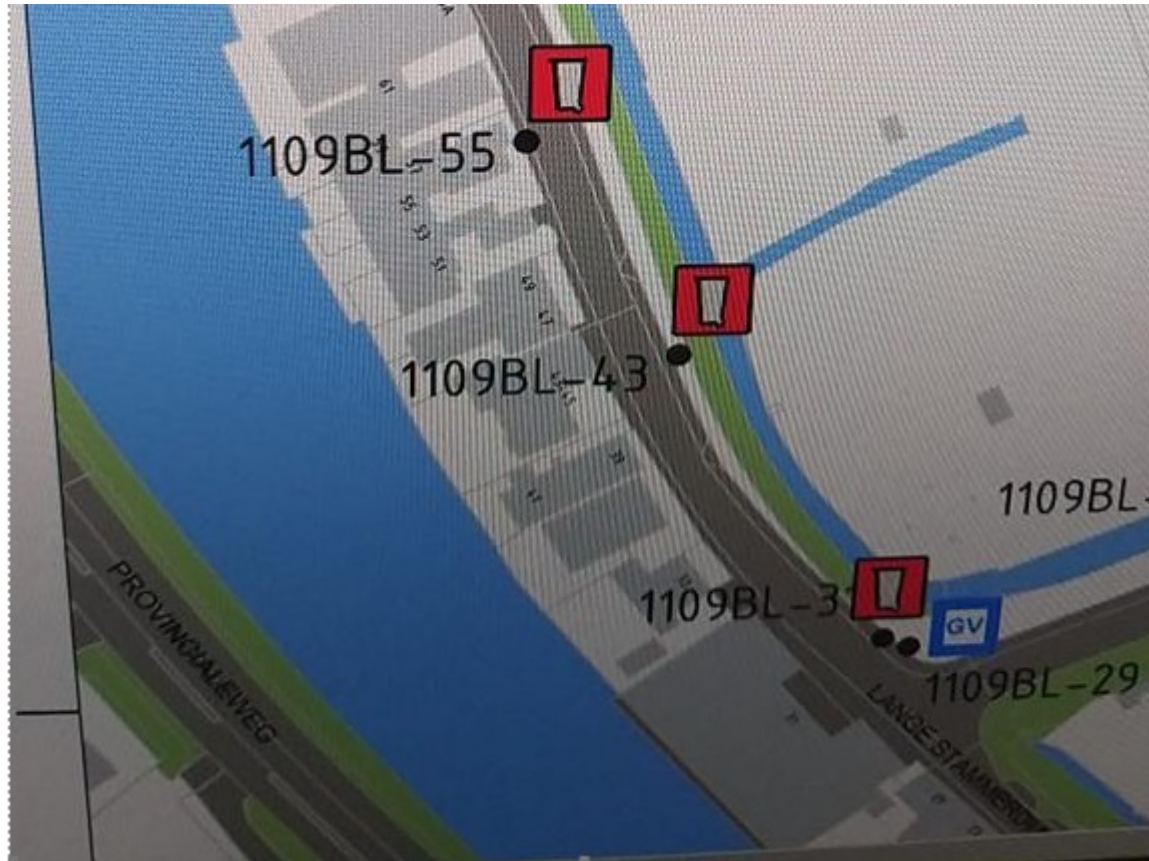


### 3 Bijlagen



### 3 Bijlagen

Bijlage 3 - behorend bij reactie B8



### 3 Bijlagen

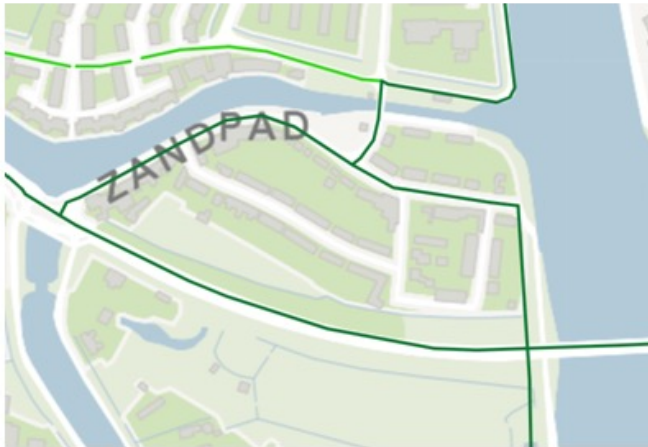
Bijlage 4 - behorend bij reactie B9





### 3 Bijlagen

Bijlage 5 - behorend bij reactie B11



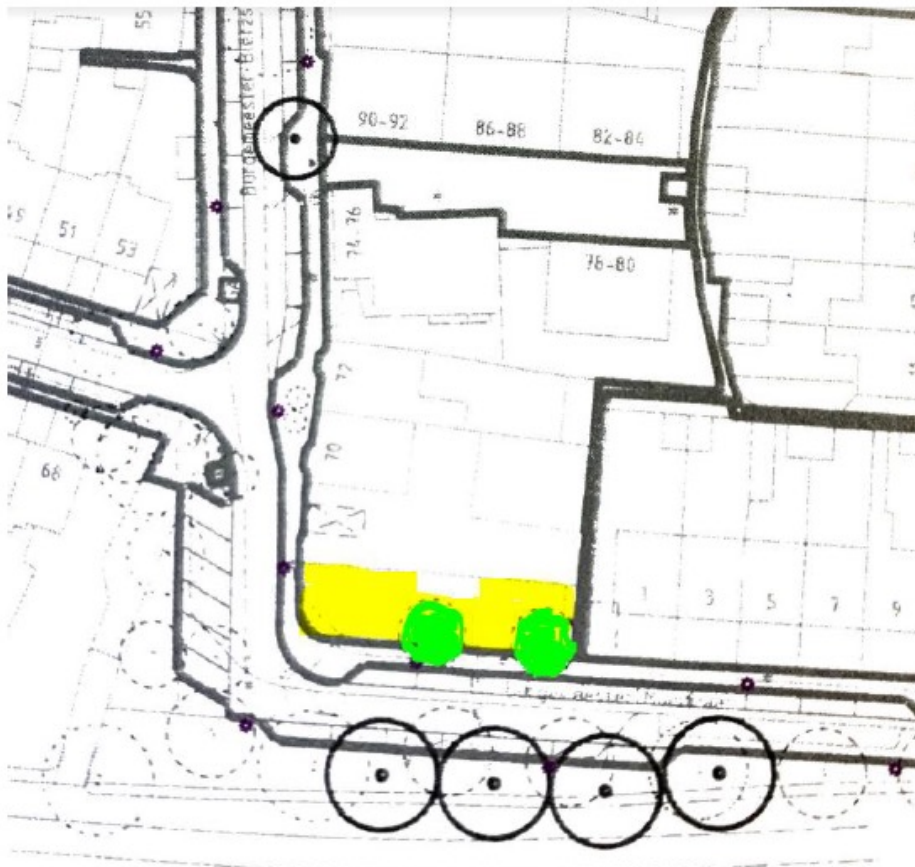
Plusnet fiets - Gemeente Amsterdam



Regionaal Netwerk fiets - Vervoerregio Amsterdam

### 3 Bijlagen

Bijlage 6 - behorend bij reactie B13



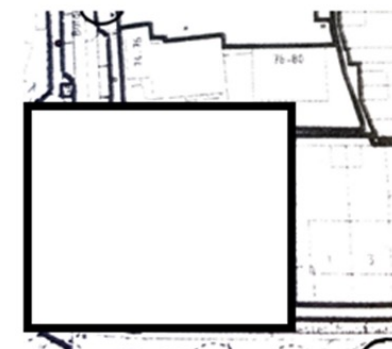
*Huidig strook groen wordt al jaren geen onderhoud gepleegd*



*De wortels van deze bomen aan de Burgemeester Mulstraat in Driemond komen omhoog en dood hout valt telkens naar beneden.*



*Voorlopig ontwerp en voorstel afval container*

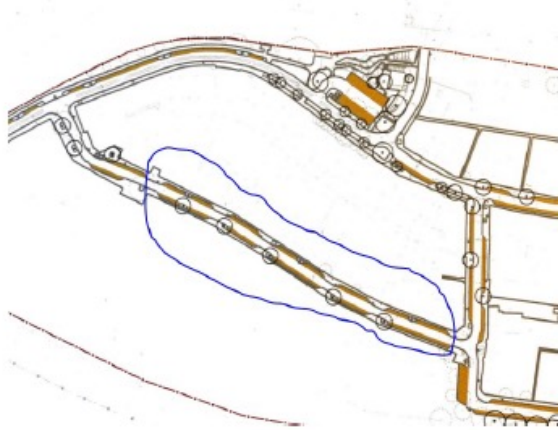


*Oude (rood) en nieuwe schets (blauw) afvoer en aansluiting op het riool*

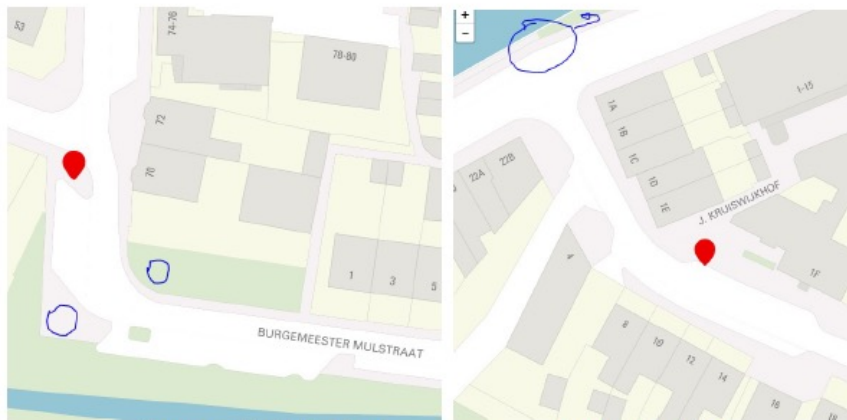


### 3 Bijlagen

Bijlage 7 - behorend bij reactie B15

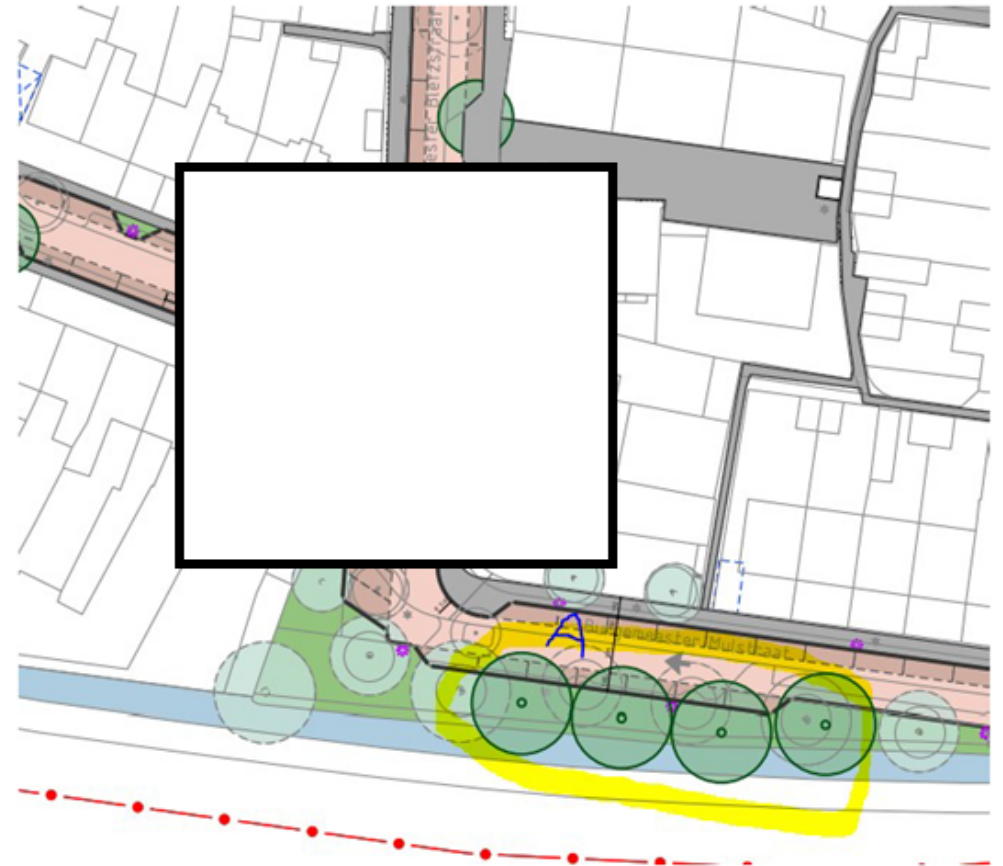


*Erg krappe oplossing Voorlopig Ontwerp Burgemeester Bletzstraat*



*Burgemeester Bletzstraat*

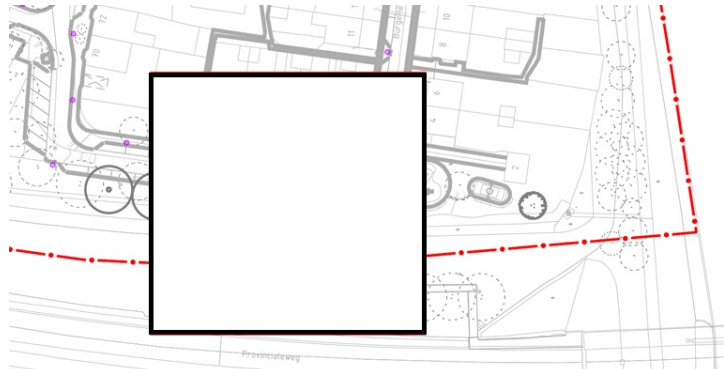
*Joost Kruiswijkhof*



*Burgemeester Mulstraat is groen maar kleurloos*

# 3 Bijlagen

Bijlage 8 - behorend bij reactie B2b



**Al** Amelanchier lamarckii  
**Cs** Cercis siliquastrum  
**Mk** Magnolia kobus  
**Pb** Populus x berolinensis  
**PcW** Prunus cerasifera 'Woor  
**PSSb** Prunus serrulata 'Sunse

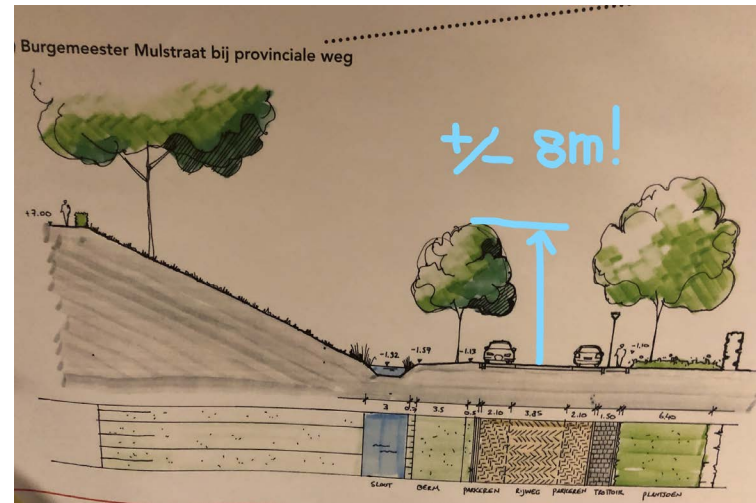
redsp

**Wat gaat er gebeuren met deze verwaarloozdebomen?**



Populus x berolinensis  
Berlijnse populier

Grootte H/W	20-25m / 8-10m
Kroon	Halfopen
Kroonvorm	Eirond
Herfstkleur	Groen/Groen
Bloemkleur	Groen
Bloei tijd	maart - april
Bijzonderheden	Erg goed bestand tegen wind, luchtvervuiling en droogte, en stelt weinig eisen aan de bodem



# 3 Bijlagen



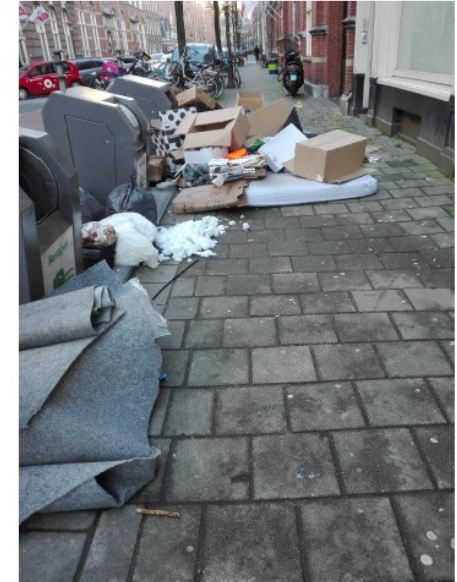


### 3 Bijlagen

Bijlage 8 - behorend bij reactie B18



#### Nadeel (gevolg) ondergrondse afvalcontainers



#### Mogelijke oplossing voor bovenstaande situatie



<https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/containertuintjes-zorgen-voor-minder-afval>



### 3 Bijlagen



### 3 Bijlagen

Bijlage 9 - behorend bij reactie B19

