

**Nota van
Beantwoording**

Voorlopig ontwerp Eerste van Swindenstraat



Reactietermijn: 30 april t/m 10 juli 2020
Datum: 10 februari 2021
Contact: Eerstevanswindenstraat@Amsterdam.nl

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Toelichting	4
1.2 Proces inspraak	5
2. Belangrijkste thema's	7
2.1 Bomen	7
2.2 Eenrichtingsverkeer	8
2.3 Delen van de rijbaan	9
2.4 Parkeren	10
2.5 Straatmeubilair en materialisering	10
3. Zienswijzen en antwoorden	122
Categorie 1. Afval	12
Categorie 2. Autoparkeren	16
Categorie 3. Materialisering	20
Categorie 4. Bomen	24
Categorie 5. Eenrichtingsverkeer	39
Categorie 6. Delen van de rijbaan	42
Categorie 7. Fietsparkeren	47
Categorie 8. Groenbakken	51
Categorie 9. Straatmeubilair	56
Categorie 10. Laden en lossen	59
Categorie 11. Voetpad	61
Categorie 12. Maatregelen wateroverlast (rainproof)	65
Categorie 13. Overig	67

1. Inleiding

1.1 Toelichting

Voor u ligt de nota van Beantwoording die hoort bij het voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Eerste van Swindenstraat dat ter inzage lag van 30 april tot en met 9 juli 2020. In deze nota zijn de zienswijzen (reacties) op het voorlopig ontwerp opgenomen, inclusief de antwoorden daarop.

De Eerste van Swindenstraat is een woon- en winkelstraat met een divers aanbod en is toe aan een opknapbeurt (herinrichting). Het doel van deze herinrichting is de straat kwalitatief en functioneel op een kwalitatief niveau te krijgen dat past bij de woon- en winkelfunctie. Vorig jaar zijn de uitgangspunten van de inrichting van de straat bepaald in de nota van Uitgangspunten: er komen brede stoepen, nieuwe bomen en eenrichtingsverkeer. Deze hoofdlijnen zijn uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. Het ontwerp dat nu voor ligt is vanuit al deze functies ontworpen en met input van bewoners, ondernemers en andere gebruikers van de straat geoptimaliseerd.

In totaal zijn er 143 zienswijzen ontvangen. Men is zowel positief als negatief over het voorliggende ontwerp. De negatieve reacties hebben voornamelijk betrekking op het vervangen van de bomen. Het merendeel van de mensen dat heeft gereageerd op het voorlopig ontwerp heeft aangegeven de huidige bomen te willen behouden. Een aantal reacties heeft geleid tot een aanscherping of aanpassing in het definitieve ontwerp:

1. het aantal prullenbakken is aangepast van 4 naar 20;
2. voor slechtzienden komen er witte tegels bij de trappartij ter hoogte van nummer 551. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende fase;
3. in de volgende fase wordt onderzocht of de verwijderde iepen hergebruikt kunnen worden in stadsdeel Oost via Stichting Stadshout;
4. de positie van de boom in het terras van bar Botanique is gewijzigd, waardoor deze nu net buiten het terras valt;
5. zitgelegenheid wordt verminderd in het definitieve ontwerp en blijft daarmee gelijk aan de bestaande situatie. Er komen niet meer zitbankjes vanwege overlast en sociale onveiligheid. De groenbakken krijgen een smalle zitrand die niet geschikt is om lang op te zitten;
6. de laad- en losplek voor de Albert Heijn wordt verlengd van 20 meter naar 25,5 meter;
7. in de volgende fase wordt op maaiveldniveau de tunnel naar de Javastraat meegenomen in het project;

8. er komt een drinkwaterpunt bij de kruising met de Dappermarkt;
9. er komt tussen de rijweg en parkeervak een bredere band (28/30 i.p.v. 13/15).

1.2 Proces inspraak

Het voorlopig ontwerp van de Eerste van Swindenstraat heeft ter inzage gelegen van 30 april tot en met 9 juli 2020 (10 weken). De ter inzage legging is gepubliceerd. Bijna 7000 adressen in de Dapperbuurt hebben een brief ontvangen over de ter inzagelegging van het voorlopig ontwerp. Ook is via de Stadsdeelkrant, de website van stadsdeel Oost en op social media aandacht besteed aan de ter inzage legging. Op 30 april is de bestuurder met een aantal gemeenteambtenaren zelf brieven gaan rondbrengen langs de ondernemers. Aanvullend zijn op 6 mei, 7 mei, 22 juni en 23 juni telefonisch gesprekken georganiseerd voor vragen over het voorlopig ontwerp. Hier is geen gebruik van gemaakt.

Proces verwerking en beantwoording zienswijzen

Alle binnengekomen reacties zijn zorgvuldig door de gemeente Amsterdam behandeld en opgenomen in deze nota van Beantwoording. Alle ontvangen zienswijzen zijn geanonimiseerd om de inhoud niet naar de indiener te kunnen herleiden. Dat doen wij om de privacy te beschermen van iedereen die een zienswijze indient.

Werkwijze

De inhoud van de binnengekomen reacties is onderverdeeld in categorieën. Door deze opsplitsing was het mogelijk de beantwoording zo goed mogelijk per thema op te pakken. Waar er veel dezelfde reacties zijn ontvangen zijn deze samengevat. Hierdoor blijft de nota leesbaar, maar daardoor kan het zijn dat een zienswijze niet letterlijk is opgetekend zoals deze is ingediend. We vragen om uw begrip daarvoor. Op basis van de verschillende samenvattingen is de inhoudelijke beantwoording vanuit de gemeente opgesteld.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste thema's waarover zienswijzen zijn ingediend nader toegelicht.

Naast een inhoudelijke beantwoording is in hoofdstuk 3. 'Zienswijzen en antwoorden' per reactie kort aangegeven wat de gemeente Amsterdam doet met de zienswijze en in hoeverre dit leidt tot aanpassing op het voorlopig ontwerp. Zes categorieën zijn daarbij te onderscheiden:

- *Reeds opgenomen in het ontwerp*: de zienswijze leidt niet tot een wijziging in het voorlopig ontwerp omdat de genoemde onderwerpen al onderdeel waren van het ontwerp dat ter inzage lag.

- *Overgenomen*: de zienswijze leidt tot een wijziging in het voorlopig ontwerp. In de inhoudelijke beantwoording leest u op welke manier dit gebeurt.
- *Niet overgenomen*: de zienswijze leidt niet tot een wijziging in voorlopig ontwerp, omdat het op basis van een inhoudelijke en integrale afweging niet wenselijk of mogelijk is om het plan hierop aan te passen. In de inhoudelijke beantwoording leest u hiervoor de onderbouwing.
- *Voor kennisgeving aangenomen*: de zienswijze leidt niet tot een wijziging in het voorlopig ontwerp, wel neemt de gemeente er kennis van. In de inhoudelijke beantwoording leest u op welke manier de gemeente hierop eventueel reageert.
- *Uitleg*: de zienswijze bevat een vraag en/of een veronderstelling. De gemeente licht inhoudelijk toe op welke manier met het onderwerp wordt omgegaan in het voorlopig ontwerp.
- *Uitgenodigd om mee te denken*: in de volgende fase wordt de invulling van de groenbakken bepaald samen met ondernemers en bewoners. Indieners die in de zienswijzen hier iets over hebben gezegd worden uitgenodigd om mee te denken. Aanmelden kan door te mailen naar: eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl

2. Belangrijkste thema's

Een aantal thema's is expliciet naar voren te halen uit de reacties. Onderstaand leest u deze thema's met daaronder de reactie van de gemeente Amsterdam.

2.1 Bomen

Het merendeel van de zienswijzen, in totaal 77 mensen wat goed is voor 54% van alle zienswijzen, had betrekking op de vervanging van de bomen. De indieners van deze zienswijzen geven aan zich zorgen te maken over het weghalen van de bomen en/of hier tegen te zijn. Mensen vinden het jammer dat de huidige bomen weggaan omdat het nog lang zal duren voordat de nieuwe bomen even hoog zijn als de huidige. Indieners vragen zich af of de straat nog wel klimaatbestendig is doordat er minder hoge bomen terug worden geplaatst. Nu zorgen de hoge bomen voor veel schaduw en absorberen warmte. Tot slot zijn er bezwaarmakers die stellen dat de bomen niet gekapt kunnen worden omdat de huidige bomen in de Eerste van Swindenstraat onderdeel zijn van de Hoofd Bomen Structuur (HBS) in het Beleidskader Puccinimethode.

Reactie Gemeente Amsterdam

In de vorige fase (nota van Uitgangspunten) heeft een uitgebreide studie plaatsgevonden waarin verschillende ontwerpvarianten zijn onderzocht met geheel en gedeeltelijk behoud van de bomen. Uit een extern uitgevoerde bomen effect analyse (BEA) blijkt dat zonder de bomen te vervangen de fundamentele problemen van de straat niet kunnen worden opgelost. Fundamentele problemen zijn wortelopdruk en op langere termijn een verhoogde blootstelling aan schades (en afname van de levensverwachting). De BEA laat zien dat bijna 70% van de bestaande bomen in de Eerste van Swindenstraat een matige kwaliteit (een levensverwachting van 5-10 jaar) heeft. De reden hiervoor is de beperkte groeiplaats. Bij de geplande werkzaamheden, zoals het verleggen van kabels en leidingen, blijven de wortels niet onaangetast. Dit betekent een (extra) negatief effect op de kwaliteit van de bomen.

Na een integrale afweging is in de vorige fase van het project de nota van Uitgangspunten op 9 juli 2019 vastgesteld door het dagelijks bestuur van het stadsdeel. De uitgangspunten waar toen onder meer voor gekozen was zijn het vervangen van alle bomen voor nieuwe bomen, de fiets naar de rijbaan en het invoeren van eenrichtingsverkeer.

Er wordt in zienswijzen gesteld dat de bomen niet gekapt zouden mogen worden omdat deze onderdeel zijn van de Hoofd Bomen Structuur (HBS) in het Beleidskader Puccinimethode. Dit klopt niet. Dat de bomen onderdeel zijn van de HBS betekent dat er aanvullende eisen worden gesteld aan de vervanging van de bomen. Zo worden er eisen gesteld aan de te planten soort. Er staan nu iepen in de straat. Om te voldoen aan het beleidskader worden er opnieuw iepen geplant. Verder worden er eisen gesteld aan de maat en kwaliteit van de groeiplaatsverbetering. In het nieuwe ontwerp krijgt elke boom een groeiplaats van minimaal 25m³ doorwortelbare ruimte, conform beleid. Hierbij worden verder speciaal bomenzand, worteldoeken en kratten gebruikt om de bomen te voorzien van de optimale groeiomstandigheden. Met de zogenoemde 'boomkratten' wordt een laag vol voedingsstoffen toegevoegd tussen de boomwortels en de tegels. Dit heeft als voordeel dat de wortels voldoende voedingsstoffen hebben en de wortels door de kratten de stoeptegels niet meer omhoog kunnen duwen. Om verder te voldoen aan het beleidskader moet bij herplant het plantmateriaal aan bepaalde eisen vanuit maat en kwaliteit voldoen. Om hieraan te voldoen wordt gestreefd naar het planten van zo mogelijk groot formaat iepen met een stamomtrek van minimaal 25-30cm, dit is echter wel afhankelijk van wat er aangeboden wordt vanuit de kweker. Tot slot moeten de bomen vanuit het beleidskader bij kap in gelijke structuur worden teruggeplaatst. De bomen staan nu in een laanstructuur. In de nieuwe situatie worden de bomen wederom in een laanstructuur gepland.

Het klopt dat de uitstraling van de straat de eerste jaren niet hetzelfde zal zijn als met de huidige bomen. Het is immers niet mogelijk om bomen terug te planten van dezelfde grootte. De nieuwe bomen zullen in de eerste jaren niet dezelfde mate van schaduw geven in de straat met een mogelijke opwarming op warme dagen als gevolg. Echter kan er wel voor worden gezorgd dat de nieuwe bomen, ook op langere termijn, betere leefomstandigheden meekrijgen. De sfeer en beleving van de straat kan verbeteren door het nieuwe profiel met brede trottoirs en kwalitatief hoogwaardig straatmeubilair.

2.2 Eenrichtingsverkeer

Het thema eenrichtingsverkeer is voor 6 indieners nog een zorgpunt. Indieners zijn van mening dat de kans bestaat dat er minder bezoekers zullen komen omdat het minder aantrekkelijk wordt om met de auto te gaan.

Reactie Gemeente Amsterdam

In de vorige fase van het project is op basis van wensen uit de buurt en de resultaten van de praktijkproef gekozen voor eenrichtingsverkeer. Verkeerskundig gezien is eenrichtingsverkeer in de Eerste van Swindenstraat haalbaar. De omliggende kruispunten zijn regelbaar en er treden

geen knelpunten op, ook niet volgens de prognoses voor 2020 en 2025. In dit voorlopig ontwerp wordt uitgegaan van de rijrichting Linnaeusstraat richting Pontanusstraat. De belangrijkste reden hiervoor is dat de Linnaeusstraat kan worden gezien als voornaamste 'toegang' van de Eerste Van Swindenstraat. De praktijkproef laat ook zien dat de rijrichting Pontanusstraat naar Linnaeusstraat sluipverkeer veroorzaakt in de naastgelegen woonstraten zoals de Wagenaarstraat. In de gekozen rijrichting (Linnaeusstraat – Pontanusstraat) rijdt een deel van de automobilisten om via de Wijttenbachstraat. De Wijttenbachstraat is echter beter geschikt voor de verkeersafwikkeling dan de naastgelegen woonstraten.

2.3 Delen van de rijbaan

Er wordt getwijfeld of het wel veilig is om fietsers en auto's op dezelfde rijbaan te laten rijden. Ook vragen indieners zich af waarom er maar één fietsstrook komt aan één kant van de rijbaan. Sommigen indieners maken de vergelijking met de Javastraat. In deze straat delen fietsers en auto's al de rijbaan en indieners geven aan hier negatieve ervaringen mee te hebben.

Reactie Gemeente Amsterdam

Momenteel zijn er aan weerszijden van de straat vrij liggende fietspaden. Deze fietspaden zijn 1,80 breed en daarmee te smal voor het aantal fietsers dat tegenwoordig gebruikt maakt van de fietspaden. Ook is er te weinig ruimte om fietsen te kunnen parkeren. Dit zorgt regelmatig voor conflicten tussen fietsers en voetgangers. In het voorlopig ontwerp zijn geen vrij liggende fietspaden meer opgenomen. Automobilisten en fietsers gaan de rijbaan delen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor voetganger en fietser. De nieuwe rijbaan wordt 5,80 meter breed en krijgt het karakter van een normale 30km p/u straat. De breedte van de rijbaan is gekozen zodat een fietser ongehinderd en veilig ingehaald kan worden door een passerende auto. Om van het voetpad naar de rijbaan te komen, en andersom, is er om de circa 75 meter een opening in de parkeerstrook. Daarnaast wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd voor motorvoertuigen en bromfietsen.

Er geldt tweerichtingsverkeer voor fietsers. Fietsers vanuit de Pontanusstraat krijgen een eigen fietsstrook om op veilige wijze, tegen de rijrichting van de auto's in, naar de Linnaeusstraat te fietsen. Fietsers vanuit de Linnaeusstraat richting de Pontanusstraat krijgen geen eigen fietsstrook en delen de rijbaan met het autoverkeer. Met deze inrichting krijgen fietsers meer ruimte en heerst een klimaat waarbij de auto meer te gast is. Het verschil met de Javastraat is dat in de Eerste van Swindenstraat sprake is van eenrichtingsverkeer waardoor er minder drukte in de straat is van automobilisten en fietsers meer ruimte krijgen. Bijkomend voordeel is ook dat de weggebruikers in de 1,5 metersamenleving meer ruimte krijgen in de straat. Door voetgangers en fietsers meer plek op straat te geven zorgen we dat mensen elkaar de ruimte kunnen geven.

2.4 Parkeren

Sommige indieners geven aan positief te zijn over het verdwijnen van de autoparkeerplekken in de Eerste van Swindenstraat. Tegelijkertijd zijn er bij anderen zorgen over het verdwijnen van de autoparkeerplekken. De zorg is dat de parkeerdruk zich verplaatst naar omliggende straten. Ook worden er suggesties gedaan om parkeerplekken op de zaterdag beschikbaar te maken voor vergunninghouders. Verder zijn er indieners die bang zijn dat er minder bezoekers zullen komen naar de winkels in de Eerste van Swindenstraat omdat ze hun auto niet meer voor de deur kunnen parkeren.

Reactie Gemeente Amsterdam

Het is beleid in Amsterdam dat het aantal parkeerplaatsen in de stad geleidelijk wordt verminderd ten behoeve van fietsers, voetgangers en meer groen. Er zijn geen plannen voor de aanleg van vervangende parkeerplaatsen. Op basis van de parkeerdrukmetingen in buurt en straat mogen maximaal 79 van de 181 parkeerplaatsen opgeheven worden. De invaliden parkeerplekken (4) en overige gereserveerde plekken (2) blijven behouden in het nieuwe ontwerp. Om te voorkomen dat de overlast door zoekverkeer en foutparkeerders in de buurt groter wordt streven wij naar een balans tussen vraag en aanbod van parkeerplekken. In totaal worden er 55 parkeerplekken opgeheven. We voorzien geen risico op overlast door foutparkeerders en zoekverkeer in de Dapperbuurt bij het opheffen van deze parkeerplekken. Dit komt omdat de gemeente eind 2019 een balans heeft opgesteld tussen de vraag naar parkeren en het aanbod van parkeerplekken op het drukste moment. Nieuw beleid (Autoluw) steekt in op het verhogen van parkeertarieven voor bezoekers en het uitgeven van minder parkeervergunningen vanaf 1 juli 2019. Dit vermindert de vraag naar parkeerplekken op het drukste moment waardoor het opheffen van 55 parkeerplekken in de Eerste van Swindenstraat mogelijk wordt zonder overlast te veroorzaken. De Dappermarkt is daarnaast goed bereikbaar met het openbaar vervoer en voor bezoekers in het weekend is de parkeergarage van het Tropenmuseum/KIT beschikbaar. Met de aanleg van brede winkelpromenades wordt de straat een aantrekkelijke verblijfsstraat voor winkelend publiek.

2.5 Straatmeubilair en materialisering

Indieners geven aan dat de voorgestelde materialisering in het voorlopig ontwerp er goed uit ziet. De plantenbakken en het toevoegen van bankjes wordt gezien als een verfraaiing van de straat. Wel is er een aantal indieners dat zich zorgen maakt over de bankjes en zitelementen die in het voorlopig ontwerp geplaatst worden. De zorg is dat de kans op overlast en hangen vergroot wordt. Tenslotte is er ook een aantal indieners dat zich afvraagt waarom er geen onderscheidende kleuren komen voor rijbaan en voetpad.

Reactie Gemeente Amsterdam

Het Amsterdamse beleid schrijft voor dat voor het in beweging blijven van ouderen het noodzakelijk is dat er voldoende zitgelegenheden zijn. Het is belangrijk dat er voldoende zit- en uitrustgelegenheden zijn in de openbare ruimte, op de juiste locaties (looproutes). Echter gaat de gemeente mee in de ingebrachte inspraakreacties die wijzen op een mogelijke toename van overlast als gevolg van het (nachtelijk) gebruik van de extra toegevoegde zitgelegenheden in het voorlopig ontwerp. Hierbij gaat het met name om zitelementen op de groenbakken. Op basis van de ingebrachte inspraakreacties op dit punt heeft de gemeente besloten de zitelementen van de groenbakken anders vorm te geven. De randen van de groenbakken worden zo ontworpen dat hier op geleund kan worden maar dat zitten voor langere tijd onaangenaam is. Dit principe wordt al op andere plekken in de stad toegepast en werkt goed.

Tussen de rijbaan en het voetpad wordt een betonband aangebracht. Deze betonband steekt duidelijk af tegen de roodbruine kleur van de rijbaan en het voetpad. De betonband is grijs met zwart. Tussen voetpad en parkeerstrook is deze betonband ook aanwezig. Voor slechtzienden zit er genoeg tactiel (hoogteverschil)in. De materiaalkeuze is conform beleid voor winkelstraten.

3. Zienswijzen en antwoorden

Categorie 1. Afval

Thema	Samenvatting zienswijze	Nr. zienswijze	Antwoord namens gemeente	Resultaat
Locatie en aantal afvalbakken	Kunnen er afvalbakken bij zitgelegenheden worden geplaatst? Waar komen de afvalbakken? Graag meer afvalbakken in het ontwerp toevoegen. Kunnen er meer afvalbakken bij parkeerplekken (McDonalds) komen om het zwerfvuil daar tegen te gaan?	69, 73, 134, 135	In het voorlopig ontwerp staan 4 prullenbakken ingetekend bij de zitbanken op de kruising Dapperstraat - Eerste van Swindenstraat. Dat zijn er inderdaad veel te weinig. In de bestaande situatie zijn dat er 20. Het huidige aantal van 20 stuks zal behouden blijven. Ook de plek waar deze komen zal grotendeels overeenkomen met de huidige locaties. Er komen geen extra prullenbakken voor de gevel van de McDonalds. Als hier extra prullenbakken worden geplaatst komt hier een hot-spot van afval. Op deze manier wordt de afvaldruk verspreid over de prullenbakken en de ondergrondse afvalcontainers.	uitleg en overgenomen
Locatie ondergrondse afvalcontainers	Het is lelijk als de ondergrondse afvalcontainers op de (beeldbepalende) hoeken van de straat en naast bankjes staan. Kunnen ze niet anders worden verdeeld over de straat?	46, 138	Bij de spreiding van de locaties voor afvalcontainers wordt niet alleen gekeken naar de Eerste van Swindenstraat maar naar de hele buurt. Uit oogpunt van veiligheid voor vrachtwagenchauffeurs plaatsen wij liever geen containers langs drukke 50km/u wegen zoals de Linnaeusstraat en Pontanusstraat of in de - moeilijk bereikbare - Dapperstraat. Daarom worden containers vaak bij het begin van de zijstraten geplaatst. Op die manier is ook voor bewoners langs 50km/u wegen en de Dapperstraat	uitleg

	Wat de locatie van ondergrondse afvalcontainers betreft vind ik dat er ook rekening gehouden moet worden met de oudere bewoners en dat het qua afstand niet anders moet dan het nu is.		<p>een container op loopafstand aanwezig.</p> <p>Het streven is om binnen een loopafstand van 150 meter glas-, papier en restcontainers te plaatsen. Er zijn verder geen specifieke locaties in de straat met veel ouderen. Daar kan het project dus niet op inspelen.</p>	
Afscheiding ondergrondse afvalcontainers	Wij zijn blij dat de ondergrondse afvalcontainers van onder onze ramen verdwijnen omdat er altijd afval naast ligt en dit dus voor heel veel overlast zorgt. Wij hopen wel dat er vooral meer toezicht op komt en dat hiermee het probleem niet alleen verplaatst wordt. Het lijkt ons fijner om een afscheiding/staand element (een wandje) tussen de containers en de bankjes te hebben zodat de bankjes werkelijk ook gebruikt kunnen worden.	136	<p>Het probleem van afval naast de container in Amsterdam is een bekend probleem. We roepen bewoners daarom graag op om zich aan te melden voor het adopteren van een containerlocatie om te helpen deze schoon te houden. Dat kan via https://www.amsterdam.nl/samenstadschoon/</p> <p>Het plaatsen van wanden brengt het risico met zich mee dat er fietsen tegenaan worden gezet, maakt het lastiger schoon te maken en lost daarmee het probleem van afval naast de container niet op.</p>	uitleg en niet overgenomen
Legen van de ondergrondse afvalcontainers	<p>De ondergrondse afvalcontainers aan de Linnaeusstraat-kant: deze staan in de huidige tekening op dezelfde plaats gesitueerd als nu. Dit lijkt me gezien de nieuwe indeling niet zo veilig. De fietsers vanaf de Pontanusstraat rijden dan aan de andere kant van de containers langs, vergeleken met de huidige situatie, wat mijns inziens onveilig is. Zeker wanneer de containers gelegegd worden. Dit is ook nog heel vervelend, omdat de auto's, vanaf de kruising niet of nauwelijks te zien zijn. Het verplaatsen van de containers naar de overzijde van de Eerste van Swindenstraat, aan de Muiderkerkzijde, met de zijde waar het afval ingegooid kan worden naar de kerk toe, lijkt me veel veiliger. Tevens is daar voldoende ruimte en kunnen er aan de huidige kant wat meer fietsparkeerbeugels komen.</p> <p>Is er nagedacht over de rijrichting en de containers aan de linkerkant van de straat? Wanneer de containers aan die</p>	11, 70	<p>Het kan inderdaad gebeuren dat het legen van afvalcontainers de weg kortstondig blokkeert voor laad- en losverkeer. Het overige verkeer zal dan even moeten wachten, de verwachting is dat dit geen gevaarlijke situaties geeft. Als er een vuilniswagen staat is dit op ruime afstand goed zichtbaar. De rijbaan is 5,80m breed, een vrachtwagen 2,50m. Als de vuilniswagen op 0,40m vanaf de stoeprand staat is er nog ruim 2,90 meter om de vuilniswagen te passeren.</p> <p>Verplaatsen van de containers naar de overzijde van de Eerste van Swindenstraat heeft de volgende nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de boom aan deze zijde is groter. Het verplaatsen van de containers kan leiden tot grote schade aan de wortels en bij het legen van de containers aan de kruin van de boom; - de kabels en leidingen onder de grond op deze locatie zijn moeilijk te verleggen; - bij het legen van de afvalcontainers aan deze zijde van de straat is minder ruimte aanwezig voor fietsers en auto's om te 	uitleg en niet overgenomen

	kant geleegd worden zal de vuilniswagen op het fietspad staan van de tegemoetkomende fietsers. Wellicht is het goed om hier ook iemand van de afdeling afval en grondstoffen over mee te laten denken. Wat is qua verkeersveiligheid bij het legen van de containers de beste optie? De verdeling van het aantal containers over de straat vind ik prima. Sommige laad en los plekken staan dichtbij de containers, levert dit geen conflicten op met het legen van de containers en het laden en lossen in de ochtend?		wachten tot de lediging klaar is. Dit kan opstoppingen veroorzaken op de Linnaeusstraat.	
Locatie glascontainer	Graag zou ik u willen vragen of er nog een glasbak komt op de hoek van de Eerste van Swindenstraat en de Dapperstraat?	137	Er komt een glascontainer ter hoogte van de Eerste van Swindenstraat en de Dapperstraat.	uitleg en reeds opgenomen in het ontwerp
Locatie ondergrondse afvalcontainers Albert Heijn	In de huidige situatie staan de ondergrondse afvalcontainers voor onze supermarkt (de meest logische plek). Graag zien we de containers in de nieuwe situatie terugkomen i.p.v. de boom t.h.v. huisnummer 83 t/m 91.	28	In het verleden gold voor afvalinzameling dat er om de 75 meter een afvalcontainer beschikbaar moest zijn. Deze eis is afgezwakt naar de wens om iedere 150 meter een afvalinzamel locatie te hebben. De voorkeur gaat uit naar meerdere containers bij elkaar om te voorkomen dat bij een defect of overvolle container mensen afval naast de container gaan plaatsen. Bij het bepalen van de ondergrondse afvalcontainer locaties wordt op buurtniveau gekeken wat de beste plekken zijn. Langs 50km/u wegen, zoals de Linnaeusstraat, plaatst de gemeente liever geen bakken. Dit is slecht voor de doorstroming en veiligheid. Om de loopafstanden voor de bewoners van de Linnaeusstraat niet te lang te laten worden is het logisch de container aan het begin van iedere zijstraat te plaatsen. Bij de supermarkt, halverwege de Linnaeusstraat en de Dapperstraat, is dat echter niet handig. Het schrappen van een boom is geen optie. Er moeten bomen worden terug geplant en deze moeten voldoende ver uit elkaar staan om goed te kunnen groeien.	uitleg en niet overgenomen

Meer aandacht voor afval	Graag zou ik nog willen vragen of er extra aandacht kan zijn voor het afval op straat, dus voldoende afvalbakken en creatieve manieren om hier de focus op te leggen, zie: https://scene360.com/design/18997/game-incentives-to-stop-littering/ Voorstel: aan het begin en eind van de straat een spandoek ophangen met de tekst: Ieder ruimt zijn eigen rommel op. Dit vraagt een cultuuromslag.	12, 33	Bedankt voor uw suggesties. Op dit moment kunnen ze echter niet worden meegenomen in het ontwerp omdat uw suggestie buiten de opdracht van het project valt. De gemeente probeert het zo schoon mogelijk te houden in uw buurt. Via deze website kunt u lezen wat de gemeente doet en wat u zelf kunt doen om de focus op een schone straat te houden https://www.amsterdam.nl/samenstadschoon/	uitleg en niet overgenomen
Afval in boomspiegels	Zouden winkeliers/bewoners de groenbakken in de Eerste Van Swindenstraat kunnen 'adopteren' en zo kunnen helpen de groenbakken netjes te houden? Eventueel een bord plaatsen dat het verboden is brood te dumpen i.v.m. ongedierte? Niet mooi maar wel noodzakelijk?	69	Het is mogelijk om als bewoner een boomspiegeluintje te medebeheren. Via deze link vindt u meer informatie hoe dit werkt: https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/medebeheer/plantenbak/ Medebeheer van de bloembakken is ook mogelijk. Als u meerdere bewoners kent die hier interesse in hebben, kunt u contact opnemen met de omgevingsmanager van het project, Willemijn Luchtenbelt, via eerstevanswindestraat@amsterdam.nl . Na de vaststelling van het definitief ontwerp kunnen hier formele afspraken over gemaakt worden.	uitleg en uitgenodigd om mee te denken

Categorie 2. Autoparkeren

Parkeer automaten	Meer parkeerautomaten dan gepland. Ik zie er 1 ingetekend staan. Dit is veel te weinig voor deze straat, er moeten er minimaal 4 staan, verdeeld zodat je niet de hele straat door moet om een ticket te maken. Autoluw is de straat al maar dit is wel drastische ontmoediging. Wij hebben ook klanten nodig die wel op een snelle manier kunnen betalen voor parkeren als zij voor de auto kiezen.	73, 134	De bestaande parkeerautomaten blijven. Er worden er niet meer bijgeplaatst.	uitleg
Schuinparkeren	Kan niet beter het schuin inparkeren worden gehandhaafd?	61	Om de straat meer allure te geven en bewoners en het winkelpubliek meer ruimte te bieden is gekozen voor langsparkeren waardoor een bredere voetpadgangerszone aan beide zijden van de straat ontstaat. We willen meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen creëren. Langsparkeren is bovendien veiliger voor andere weggebruikers, omdat je als parkeerder zo meer overzicht hebt.	uitleg
Dubbelparkeren	Het (langs)parkeren is veel beter geregeld met parkeerplaatsen op rijwegniveau en met twee algemene invalidenparkeerplaatsen ter hoogte van de Dapperstraat en Dappermarkt. Pas wel op voor dubbel parkeren!	133	Bedankt voor het compliment! Er komt een stopverbod, waardoor dubbel parkeren voorkomen kan worden.	uitleg
Minder parkeerplekken	Er worden nu 55 plekken opgeofferd. Verminderen parkeerplekken: de straat is breed genoeg voor het huidige aantal parkeerplaatsen. Ik heb geen auto, maar zie wel dat een vermindering van parkeerplaatsen voor veel mensen lastig is. Ook mogen er van mij meer parkeerplekken bij.	31, 140, 142	Het is beleid in Amsterdam om het aantal parkeerplaatsen in de stad geleidelijk te verminderen ten behoeve van fietsers, voetgangers en meer groen. Er zijn daarom geen plannen voor de aanleg van vervangende parkeerplaatsen. Op basis van parkeerdrukmetingen in buurt en straat kunnen en hoeven we niet alle parkeerplekken behouden. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar hoofdstuk 2.4.	uitleg en niet overgenomen
Parkeerdruk verplaatst	Het lijkt mij dat door het aantal parkeerplaatsen te verminderen er een verplaatsing van dit probleem naar andere delen van de wijk zal gaan. Delen waar nu al	23, 46, 83	Uit onderzoek blijkt dat we geen risico voorzien op overlast door zoekverkeer in de Dapperbuurt bij het opheffen van deze parkeerplekken. Nieuw beleid (Autoluw) steekt in op het verhogen van	uitleg

	<p>nauwelijks parkeerplek is voor de bewoners. De berekening is mij duidelijk maar wat wordt aan dit vervolg probleem gedaan? Zijn daar al plannen voor? Als er 55 parkeerplaatsen in de van Swindenstraat verdwijnen, komt de Wagenaarstraat nog meer onder druk. Bewoners kunnen nu al op zaterdag zelf geen parkeerplaats vinden.</p> <p>Voor bewoners met parkeervergunning betekent dit in totaal 85 minder parkeerplekken (-47%). Dit samen met de regeling dat je er overdag niet mag staan maakt dat bewoners meer en meer in de omliggende straten moeten parkeren waar de parkeerdruk nu al hoog is (en hoger is geworden de afgelopen jaren). Wordt hier rekening mee gehouden?</p>		<p>parkeertarieven voor bezoekers en het voornemen minder parkeervergunningen uit te geven vanaf 1 juli 2019. Dit vermindert de vraag naar parkeerplekken op het drukste moment waardoor het opheffen van 55 parkeerplekken in de Eerste van Swindenstraat mogelijk wordt zonder overlast te veroorzaken. Wij verwijzen u graag voor verdere uitleg naar het thema autoparkeren in hoofdstuk 2.4.</p>	
Autoluw	<p>De verkeersafwikkeling is strijdig met het rapport inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad. In dit rapport van de centrale stad staat vermeld dat autoverkeer in stadstraten zoals de Eerste van Swindenstraat zo veel mogelijk terug gedrongen moet worden. Zo is het voornemen om parkeerplekken op te heffen ten behoeve van o.a. meer groen en waar mogelijk straten om te vormen tot fietsstraten, waar de auto te gast is. In de stadsstraten zal niet langer geparkeerd worden, waarbij er meer ruimte voor voetgangers en groen komt. In uw plan worden de fietspaden opgeofferd en een groot deel van de parkeerplekken blijft bestaan. De auto is in uw plan de baas en niet te gast.</p>	139	<p>In het voorlopig ontwerp voor de Eerste van Swindenstraat worden 55 parkeerplekken opgeheven, conform het beleid van Autoluw. Graag verwijzen wij u voor een uitgebreide toelichting naar hoofdstuk 2, thema 'autoparkeren'. Verder zijn in het voorlopig ontwerp geen vrijliggende fietspaden meer opgenomen omdat er op deze manier juist meer ruimte ontstaat voor de voetganger en fietser.</p>	uitleg
Minder	<p>De parkeerplekken zouden moeten worden opgegeven,</p>	139	<p>In het voorlopig ontwerp voor de Eerste van Swindenstraat worden 55</p>	uitleg en niet

parkeerplekken t.b.v. fietspad en groen	waardoor ruimte vrij komt voor een fietspad en extra groen conform het rapport inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad van de centrale stad. Graag denk ik mee over aanpassing van uw ontwerp.		parkeerplekken opgeheven, conform het beleid van Autoluw. Graag verwijzen wij u voor een uitgebreide toelichting naar hoofdstuk 2, thema 'autoparkeren'.	overgenomen
Parkeerdruk en vergunninghouders	Echter zoals eerder te kennen gegeven ben ik ervan overtuigd dat er voor de bewoners in de buurt (vergunninghouders) té veel parkeerplekken verdwijnen. In het beleid staat dat op de drukke momenteel de parkeerzone één op de 10 parkeerplekken beschikbaar moet zijn. Echter vertrekken de meeste mensen in de ochtend tussen 07:00 en 08:00 naar hun werk. Tussen dit tijdstip zijn echter de laad en losplekken (30 parkeerplaatsen) ook niet meer beschikbaar en zijn er op dat moment dus 85% minder parkeerplaatsen dan op dit moment. Tevens lijkt het mij een goed idee om de Eerste van Swindenstraat de volledige zaterdag beschikbaar te maken voor vergunninghouders. De straten rondom de Dappermarkt staan op zaterdagen namelijk enorm vol en is het flink zoeken naar een parkeerplek voor bewoners. Bewoners betalen wel elke maand voor hun parkeervergunning maar zijn verplicht om hun auto overdag tussen 12:00 en 17:00 elders te parkeren. Dit doen veel bewoners al de avond van te voren, daarom geeft dit geen representatief beeld van de parkeerdruk in de straat. Laat bewoners met een auto de hele dag in de straat parkeren. Waarom mogen zij dit eigenlijk nu niet?	34, 141	Uit een meting van de parkeerdruk blijkt dat er ruimte is om parkeerplekken op te heffen zonder dat dit voor zoekverkeer zorgt. Door het aantal voorgestelde parkeerplekken op te heffen ontstaat ruimte voor andere functies terwijl de parkeerdruk nooit boven de 90% zal komen en waardoor iedereen de auto nog kwijt zou kunnen in de straat. Omdat de Eerste van Swindenstraat een winkelstraat is blijven de venstertijden van kracht.	uitleg en niet overgenomen
Meer parkeerplaatsen	Wat wij ook zien in de Javastraat is dat het er dramatisch is wat betreft fietsers, auto's er parkeren. Om het puntje parkeren te minimaliseren zou ik kijken	60	Graag verwijzen wij u naar het thema autoparkeren in hoofdstuk 2.4 voor een toelichting over het verminderen van autoparkeren in de Eerste van Swindenstraat.	uitleg

	naar een mogelijkheid om maximale parkeerplekken te realiseren i.p.v. minimaal.			
Parkeren en overlast	Overlast MC Donalds verminderen: Minder parkeerplekken direct bij de MC Donalds	135	In het voorlopig ontwerp voor Eerste van Swindenstraat komen rondom de MC Donalds met name laad- en losparkeerplekken en invalidenparkeerplekken. Onze verwachting is dat overlast hier daarom zal meevallen.	uitleg
Geen parkeerplaatsen	Ik zal het kort houden: het liefst zie ik helemaal geen parkeerplaatsen. In plaats daarvan heel veel groen, net zoals in de Frans Halsstraat.	119	Het is beleid in Amsterdam dat het aantal parkeerplaatsen in de stad geleidelijk vermindert ten behoeve van fietser, voetganger en meer groen. Er zijn daarom geen plannen voor de aanleg van vervangende parkeerplaatsen. Op basis van de buurt- en straat parkeerdrukmetingen kunnen we niet alle parkeerplekken verwijderen. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar het thema 'parkeren' in hoofdstuk 2.4	uitleg
Parkeergarage	Jammer dat er minder parkeergelegenheid komt, dit gaat ten koste van de reuring op de Dappermarkt. Zij spraken hun zorgen uit dat er minder bezoekers zouden komen, terwijl de markt zoveel kleur en sfeer geeft en kenmerkend is aan deze buurt. Is er een mogelijkheid voor een parkeergarage in de buurt van het de markt om dit op te lossen?	29	Er zijn geen plannen voor het realiseren van parkeergarage in de buurt van de Eerste van Swindenstraat. De Dapperbuurt is een buurt met smalle straten die allemaal zeer intensief worden gebruikt. Zowel boven- als ondergronds. Het realiseren van een parkeergarage in de openbare ruimte is daarom moeilijk, geeft veel overlast en is kostbaar. Het valt bovendien buiten de opgave voor de herinrichting van de Eerste van Swindenstraat. Verdere uitleg over autoparkeren vindt u in hoofdstuk 2.4 'parkeren'.	uitleg
Invalide parkeerplekken	Komen er nu ook invalideparkeerplaatsen aan de kopse kant aan de Linnaeusstraat? Wel vind ik 2 algemene invalideparkeerplaatsen erg mager. Ik zou willen voorstellen dit te verhogen naar 4, vooral omdat invaliden eigenlijk de enigen zijn die de parkeerplaats echt nodig hebben.	11, 45	Er komen alleen algemene invalideparkeerplaatsen ter hoogte van de Dapperstraat. Omdat algemene invalidenparkeerplaatsen niet intensief worden gebruikt, wordt het aantal niet uitgebreid.	uitleg

Categorie 3. Materialisering

Bestrating, kleurverschil	De afscheidingskleur tussen fietspad/stoep is onduidelijk. Het is allemaal dezelfde kleur. Dit geldt voor o.a. kinderen, slechtzienden en toeristen.	13, 19, 40	Doordat de fiets de rijbaan opgaat zal dit conflict zich minder vaak voordoen. Tussen de rijbaan en voetpad wordt een betonband aangebracht die qua kleur duidelijk afsteekt. Bovendien wordt de rijbaan 5,8 meter breed waar fiets en auto elkaar gemakkelijk kunnen passeren.	uitleg
Bestrating, hoogteverschil	Wat is het hoogteverschil tussen de stoep en het wegdek? Dit moet tenminste twaalf centimeter zijn, neem daarbij de ervaringen van de Eerste Oosterparkstraat (waarin dit hoogteverschil niet is gerealiseerd) mee.	129, 133	Tussen voetpad en parkeerstrook is het hoogteverschil 8 á 12 cm. Bij de drempels/doorsteken van voetpad naar rijbaan is het hoogteverschil ongeveer 4 cm. De ervaringen van de Eerste Oosterparkstraat zijn nog lastig te meten aangezien de uitvoering nog plaatsvindt. Deze straat is bijna gereed maar de eerste bevindingen lijken positief.	uitleg
Bestrating, gladheid	Hoewel klinkers zeker een prachtige uitstraling hebben en meer elan aan de winkelstraat zouden meegeven zijn klinkers ook zeer glad indien het regent en ontstaat er uitglijgevaar. Dat lijkt mij niet de bedoeling.	23	De straatbakstenen die de gemeente Amsterdam toepast voldoen aan de stroefheidseisen. Daarbij wordt er veel gelopen in de Eerste van Swindenstraat. Dit maakt algengroei op de tegels nagenoeg niet mogelijk.	uitleg
Overgang Dapperstraat	Zorg voor een duidelijke overgang van de rijweg Eerste van Swindenstraat naar een voetgangersgebied Dapperstraat. De status van de Dapperstraat mag duidelijker gecommuniceerd worden naar de weggebruiker. De verkeerssituatie is wat onhandig, het kruispunt met de Dapperstraat kan duidelijker gemaakt worden voor al het verkeer.	49, 95	De Dapperstraat is een 30km/u straat, zoals ook aangegeven is op de borden. Voor de Dapperstraat is gekozen voor een asfaltverharding omdat deze beter schoon te houden is. Dit is belangrijk in verband met de markt. De inrichting voldoet daardoor niet aan het standaard beeld van een 30km/u straat. Verder zijn er in het nieuwe ontwerp, op de kruising Dapperstraat - Eerste van Swindenstraat, drempelplateaus toegevoegd om het autoverkeer te remmen omdat hier de voetganger voorrang heeft (aangegeven met zebepad).	uitleg
Geluidoverlast klinkers	Het asfalt wordt in het nieuwe ontwerp klinkers. Wij vragen ons af of de klinkers die gebruikt worden wel stille straatstenen zijn. In het voorlopige ontwerp wordt het niet genoemd.	136	Conform vastgesteld gemeentelijk beleid wordt in 30km/u gebieden straatbaksteen toegepast in de rijbaan. Door het toepassen van straatbaksteen krijgt de straat meer het uiterlijk van een woonstraat en wordt er minder hard gereden.	uitleg

<p>Bestrating zoals de Javastraat</p>	<p>Ik denk dat er voor een lichter straatoppervlak zou moeten worden gekozen, zoals bv in de Javastraat het geval is. De donkere stenen zullen namelijk ook meer hitte absorberen.</p> <p>De Eerste van Swinden verdient zeker meer allure en een flinke opknapbeurt zal haar goed doen. De Javastraat, het verlengde van de Eerste van Swinden, heeft al zo'n opknapbeurt gehad. Het zou het plan sieren om dezelfde klinkers aan te houden in de Eerste van Swinden als in de Javastraat, om deze twee winkelstraten met elkaar te verbinden en één gele loper door Oost te maken.</p>	<p>3, 36</p>	<p>Het nadeel van een lichter straatoppervlak is dat deze erg gevoelig is voor vuil waardoor het uiterlijk van de straat sneller achteruit gaat. De stenen die in de Javastraat zijn gebruikt zijn bovendien niet meer de standaard stenen van de gemeente Amsterdam. Om de kosten van onderhoud van de openbare ruimte te beperken wil de gemeente Amsterdam een kleiner aantal steensoorten gebruiken. Om die redenen is hier niet voor gekozen.</p>	<p>uitleg en niet overgenomen</p>
<p>Prijsvraag stoep</p>	<p>Misschien is een prijsvraag voor -een groene- inrichting van die 2 stoepen een oplossing? SVP samen met de rest van de straat aanpakken!</p>	<p>83</p>	<p>In het ontwerp zijn groenbakken voorzien. Medebeheer van de bloembakken is bij voldoende interesse misschien mogelijk. Als u meerdere bewoners kent die hier interesse in hebben, kunt u contact opnemen met de omgevingsmanager van het project, Willemijn Luchtenbelt via eerstevanswindestraat@amsterdam.nl. Na de vaststelling van het definitief ontwerp willen we hier formele afspraken over maken.</p> <p>Ook is het mogelijk om als bewoner een boomspiegeltuintje te medebeheren. Via deze link vindt u hier meer informatie over: https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/medebeheer/plantenbak/</p>	<p>uitleg en uitgenodigd om mee te denken</p>

Bestrating, suggestie mozaïeken	Breng kleur door mozaïeken van stoep tegels. https://wasc.nl/mozaiek-2/ Misschien is dat iets leuks waarmee de OBS uit de buurt kan helpen door kinderen te laten knutselen. Zo draagt jong en oud bij aan een nieuwe mooie en creatieve straat.	12	Helaas valt uw idee over stoeptegels van mozaïek buiten de opdracht van het project. U kunt wel uw idee afstemmen met de gebiedsmakelaar van uw buurt. De gebiedsmakelaar kan u helpen dit idee verder te brengen. Zie voor informatie onze website.	uitleg
Bestrating, suggestie	Waterdoorlatende groentegels op parkeerplaatsen van auto's en fietsen	33	De materiaalkeuze is conform beleid voor winkelstraten, daarvan kunnen we niet afwijken. De straat is wel Rainproof. Er ontstaat een optimale waterbuffering door de brede rijbaan van 5,8 meter en doordat parkeren en de bomen op hetzelfde niveau zijn als de rijweg.	uitleg
Bestrating, suggestie	Onder punt 2.7 'Oversteek Dapperstraat' wordt voorgesteld om een breed zebrapad aan te leggen. Ik stel voor om het middengedeelte (tussen de nu twee bestaande separate zebrapaden) om te toveren tot een Regenboogzebrapad als statement tegen discriminatie, racisme, seksisme en homofobie.	132	Vanwege de drukte juist op deze locatie (vanwege al het winklend publiek) kiezen we voor een standaard wit zebrapad voor de herkenbaarheid en zichtbaarheid. Voor wit zijn er speciale stenen beschikbaar die reflecteren in het donker en er is een groot contrast met de roodbruine bestrating.	uitleg
Toegankelijkheid	Het is mooi dat er brede trottoirs komen maar daarbij moet wel worden gezorgd dat de aansluiting bij de toe- en uitgangen van de winkels à niveau komen te liggen. Dat is nu wel voorzien maar daarbij is op een deel van de Eerste van Swindenstraat een trappartij gepland. Deze trappartij zal in ieder geval duidelijk zichtbaar moeten zijn voor met name visueel gehandicapten door het aanbrengen van halve witte stoeptegels ter plaatse van de trappartij.	133	Dit voorstel wordt meegenomen in de uitwerking van het definitief ontwerp.	Overgenomen
Toegankelijkheid	We gaan akkoord met de fietsstrook van Pontanusstraat naar de Linnaeusstraat conform de wijze waarop de Eerste Oosterparkstraat is heringericht, een verbetering ten opzichte van de	133	Dank u voor uw opmerking.	voor kennisgeving aangenomen

	huidige vrij liggende fietspaden, omdat daardoor de trottoirs worden verbreed.			
--	--	--	--	--

Categorie 4. Bomen

Bomen, aantal	Wat betreft de iepen is mijn mening dat het mij verbaast dat er 56 iepen terugkomen. In mijn beleving zijn het meer bomen.		In het nieuwe ontwerp staan 56 iepen. In de huidige situatie staan er inderdaad meer bomen, namelijk 73.	uitleg
Bomen, behouden	<p>Behoud de bomen want het gaat nog jaren duren voordat de bomen volgroeit zijn. Er komt minder groen voor terug aangezien de bomen korter, kleiner en minder in aantallen zullen zijn.</p> <p>Het moet een harde eis zijn wat betreft herbepanting van zo groot mogelijke bomen en dat het niet moet afhangen van het aanbod, de gemeente moet er zorg voor dragen dat het aanbod er is.</p> <p>Ook het verhaal dat de bomen in ondergrondse bakken komen getuigt er niet van dat er plannen zijn om de bomen met vergelijkbare hoogte te vervangen.</p> <p>Nu zorgen de hoge bomen voor veel schaduw en absorberen warmte. Met kleinere (en minder) bomen, zullen de omliggende gebouwen en de straatbedekking veel meer warmte vasthouden.</p> <p>Bomen nemen CO₂ en fijnstof op en geven zuurstof af. Ze nemen 500 à 600 liter water op. Dat is ontzettend belangrijk nu het weer steeds extremer wordt. Er zijn juist meer groen en bomen nodig in de toekomst.</p> <p>Bovendien zorgen de bomen voor privacy van de bewoners, dit wordt ontnomen met deze kleinere bomen.</p> <p>Het ontnemt het woongenot door minder uitzicht vanwege minder groen.</p> <p>Bomen en groen in een straat vermeerderen de waarde van een huis.</p>	<p>3, 12, 21, 22, 27, 40, 50, 57, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78,79, 90, 91, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 102, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 117, 118, 120, 123, 124,</p>	<p>Het klopt dat de uitstraling van de straat de eerste jaren niet hetzelfde zal zijn als met het huidige boombestand. Het is immers niet mogelijk om bomen terug te planten van dezelfde grootte. Daar komt bij dat de nieuwe bomen in de eerste jaren niet dezelfde mate van schaduw en privacy zullen geven in de straat. Echter kan er wel voor worden gezorgd dat de nieuwe bomen, ook op langere termijn, goede en zelfs betere leefomstandigheden meekrijgen en dus uiteindelijk ook zorgen voor meer verkoeling en privacy dan de huidige bomen. Door de optimale groeiomstandigheden te creëren zal de groeisnelheid ook worden geoptimaliseerd. De nieuwe bomen zullen op termijn uitgroeien tot even grote, of zelfs grotere, bomen dan de huidige bomen. Bovendien krijgt de straat een impuls in de vorm van sfeer en beleving als gevolg van het nieuwe profiel met brede trottoirs en kwalitatief hoogwaardig straatmeubilair.</p> <p>De groenbakken zijn geen vervanging van de bomen maar voegen wel extra groen toe aan de straat.</p> <p>Voor het uitgebreide antwoord verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.</p>	uitleg

	<p>Bomen en groen hebben een emotionele en spirituele waarde: ze verminderen stress en mensen worden er rustig van.</p> <p>De bomen zijn in goede conditie - ze hebben zelfs alle stormen van begin dit jaar doorstaan zonder ook maar een grote tak te verliezen.</p> <p>Ook lijkt de wortelopdruk heel erg mee te vallen - en er zijn andere oplossingen voor.</p> <p>De groene bakken zijn geen vervanging voor de bomen.</p>	<p>125, 126, 127, 128, 131, 135 136, 138, 139, 140, 141, 142, 143</p>		
Bomen, ingang markt	<p>Wat ik en vele bewoners met mij denk ik erg fijn zouden vinden is als er plaats is voor 1) veel groen: enerzijds in het behouden van de grote bomen waar mogelijk, bijvoorbeeld ook bij de ingangen van de markt.</p>	12	<p>De bomen in de Dapperstraat blijven staan. Verder heeft in de vorige fase van het project (nota van Uitgangspuntenfase) een afweging plaatsgevonden voor welke bomen behouden konden blijven in de Eerste van Swindenstraat. Daaruit is naar voren gekomen dat enkel de twee bomen aan de kopse kant van de Eerste van Swindenstraat met het gekozen profiel en bijbehorende parkeerstroken behouden konden blijven.</p>	uitleg en niet overgenomen
Proces, keuze bomenkap	<p>In dit geval van de massale iepenkap (ze zijn niet alle 70 ziek) is er helemaal geen overleg of informatie geweest met de bewoners, ondernemers en bezoekers. We hebben bij dit vervolg voorstel niet eens de keus voor een plan waarin alle bomen behouden worden, een kant van de straat is zo al afgeschreven. Het Dagelijks Bestuur heeft voor variant 2, slechts één kant kappen, gekozen.</p>	120, 142	<p>Bij het opstellen van de nota van uitgangspunten zijn verschillende scenario's afgewogen, deze scenario's hebben ter inzage gelegen. Om een afgewogen besluit te nemen over de te kiezen scenario's heeft het dagelijks bestuur besloten de scenario's in 2019 nogmaals voor te leggen aan de buurt in de vorm van een informatiebijeenkomst. Vervolgens zijn de scenario's twee keer voorgelegd aan de stadsdeelcommissie waarbij bewoners en ondernemers hebben ingesproken. Ook is er begin 2019 een praktijkproef geweest tussen om het eenrichtingsverkeer te analyseren en heeft de Centrale Verkeerscommissie geadviseerd over de rijbaanbreedte. Op basis van al deze reacties heeft het DB de keuze gemaakt voor scenario 3A, (rijbaan van 5,8 meter en vervangen bomen aan beide zijden).</p>	uitleg

Bomen verplaatsen	Ik zou de bomen meer naar het midden verplaatsen dus waar nu de strook is voor parkeren anders wordt de straat net zo'n bakoven als de Dapperstraat nu is. Die kun je zonder parasol niet betreden bij een hittegolf.	71	Verschuiven van de bomen naar de parkeerstrook betekent dat er 54 extra parkeerplaatsen verdwijnen. Dit is niet gewenst.	uitleg en niet overgenomen
Bomen, kop Linnaeusstraat	<p>Over de bomen: In het document wordt gesproken dat de bomen niet meer goed zijn en gevoelig zijn voor de iepenziekte (Zie inleiding en hoofdstuk 2.1 bomen) en dat ze vervangen moeten worden. Ik ben het daar helemaal mee eens, maar wat schetst mijn verbazing in de brief van 30 april jl. dat de twee beeldbepalende bomen op de kop van de Linnaeusstraat zouden blijven staan. Dit begrijp ik niet om verschillende redenen:</p> <p>Juist deze 2 bomen hebben gigantische wortels en ontwrichten de gehele stoep en de weg. Dit blijft bestaan ook in het nieuwe voorstel en dat zal alleen maar erger worden.</p> <p>Deze bomen zijn dus ook gevoelig voor de iepenziekte en daarom gevaarlijk. Tevens vangen ze veel wind en dat brengt ook gevaar met zich mee, ze zwiepen met een beetje wind nu al behoorlijk heen en weer, dat zal alleen maar erger worden.</p> <p>De bomen staan NIET in de lijn van de bomen op de Linnaeusstraat, daarom niet van esthetisch of beeldbepalend belang, de eerste bomen in de Linnaeusstraat zijn ook jonger en veel kleiner.</p> <p>Nieuwe bomen, verder naar de kopse kant aan de Linnaeusstraat zouden dat wel zijn, zeker in 1 lijn met de kleinere, jongere bomen die staan op het pleintje voor Linnaeusstraat 31-35 en die voor de Muiderkerk.</p>	11	<p>De gemeente probeert altijd zoveel mogelijk bomen te behouden. Gezien de conditie van de bomen is de verwachting niet dat de bomen met een gemiddelde storm schade zullen veroorzaken. Het klopt dat het probleem van wortelopdruk bij de eerste twee bomen aan de kopse kant van Eerste van Swindenstraat niet verholpen kan worden doordat de twee bomen blijven staan. Echter zijn deze bomen minder bepalend voor de profielkeuze omdat ze aan het begin van de straat staan. Het klopt ook dat deze bomen gevoelig zijn voor de iepenziekte. Dit zal goed gemonitord worden. Er is met bovenstaande geen reden om de bomen op de kop met de Linnaeusstraat te kappen.</p> <p>Verder zal er bij het planten van nieuwe bomen in de bomenrij van de Linnaeusstraat een conflict ontstaan met de positionering van het huidige fietspad. Ook dat is een afweging geweest om te doen besluiten deze bomen te behouden.</p>	uitleg

	Dan nog een privébelang, de bomen zijn hoog en vangen veel licht bij ons thuis op en de 'sneeuw' van afgevallen bloemetjes in het voorjaar is een crime.			
Bomen, beleid	Ik vind de afbeelding bij dit voorlopige ontwerp misleidend, want zulke grote bomen gaan het zeker niet worden. Mijn grootste probleem hiermee is dat het hele herplant beleid niet gevolgd wordt. Ik vind het schandalig en schaamteloos hoe weinig bomen er herplant zijn voor de duizenden die gekapt zijn. Als de gemeente zich aan zijn eigen regels zou houden, dan zal het verzet tegen het kappen van bomen afnemen, omdat dan niet elke gevelde boom letterlijk een boom minder is. Buiten het feit om dat het mij persoonlijk raakt dat er weer een levend wezen moet wijken voor stenen en ordelijkheid. Amsterdam heeft groen nodig. Er wordt alleen over gepraat maar er gebeurt belachelijk weinig. Elke boom telt sowieso, maar met deze nalatigheid al helemaal. Dus ook die in de Eerste Van Swindenstraat.	24	Het kappen en herplanten van bomen is geregeld in de Amsterdamse bomenverordening. We planten in dit project zo groot mogelijke bomen terug. Hierbij zijn we echter afhankelijk van wat de kweker beschikbaar heeft. De groeiplaats van de bomen wordt verbeterd waardoor de nieuwe bomen relatief snel kunnen doorgroeien en de mogelijkheid hebben om groter te groeien dan de huidige bomen. Het voorlopig ontwerp voldoet aan de hierboven benoemde bomenverordening. Voor verdere toelichting verwijzen wij u graag naar hoofdstuk 2 kopje 2.1 'bomen'.	uitleg
Bomen, HBS	De geplande bomenkap in het VO voldoet niet aan het in 2018 geformuleerde beleidskader Puccini. Hierin worden de bomen in de Eerste van Swindenstraat geclassificeerd als onderdeel van de Hoofdbomenstructuur (HBS), onderdeel van de Visie Openbare Ruimte. Voor deze bomen gelden 'aanvullende spelregels': A. Het is "planologisch vastgelegd" dat de bomen "beeldbepalend zijn voor de stad" (blz. 66). B. "Er gelden "aanvullende spelregels" zoals het opstellen van een "Programma van Eisen" (blz. 70); "Streven is om bestaande bomen zoveel mogelijk in ontwerpen in te passen" (blz. 70); "Wanneer haalbaar vervangen we de verharding rond bestaande bomen door	83, 131,99	De stelling dat de bomen niet gekapt zouden mogen worden omdat deze onderdeel zijn van de Hoofd Bomen Structuur(HBS) in het Beleidskader Puccinimethode klopt niet. Er worden wel aanvullende eisen gesteld aan de vervanging van de bomen omdat deze onderdeel zijn van de HBS. Zo worden er eisen gesteld aan de te planten soort. Er staan nu iepen in de straat, om te voldoen aan het beleidskader worden er opnieuw iepen geplant. Verder worden er eisen gesteld aan de maat en kwaliteit van de groeiplaatsverbetering. In het nieuwe ontwerp krijgt elke boom een groeiplaats van minimaal 25m3 doorwortelbare ruimte, conform beleid. Hierbij worden verder speciaal bomenzand, worteldoeken en kratten gebruikt om de bomen te voorzien van de optimale groeiomstandigheden. Om	uitleg

	<p>groen of beplanting (omvormen)" (blz. 71); "Ten aanzien van het duurzaam in stand houden van bomen is het belangrijkste uitgangspunt dat de bestaande groeiplaats en beworteling intact blijven (blz. 71); "Verbetering of uitbreiding van de ondergrondse groeiplaats is maatwerk en komt tot stand na een bewortelingsonderzoek (blz. 71) "Het kappen van oppervlakkige wortels zetten we alleen in als noodoplossing en alleen onder strikte voorwaarden". "In de HBS plande planten we alleen bomen van de 1e grootte (blz. 74)"; "Bij nieuwe aanleg treffen we voorzieningen die wortelopdruk buiten de bomenstrook voorkomen. Bijvoorbeeld met in de lengterichting geplaatst wortelfolie. Op locaties waar bomen in de belaste verharding komen, passen we een druk verdelende constructie toe."</p> <p>Ook de voorgestelde aanplantmaat van de herplant (bomen van de 3e categorie -pagina 31 NvU) voldoet niet aan de Puccini eisen. Maar dat de grootte van de te herplanten bomen "zal afhangen van de beschikbaarheid bij de kweker" is al helemaal een giller (blz. 6 VO) Voor de HBS geen argument: "In de HBS planten we alleen bomen van de 1e grootte." (blz. 74)</p> <p>De stedelijke beeldbepalende waarde van de bomen in de HBS is één van de gemeentelijke weigeringsgronden voor een kapvergunning (artikel 5 lid 1.b Bomenverordening Amsterdam 2014): "De waarde van de houtopstand voor het stadsschoon." Het is dan ook vreemd dat de boombeheerder in de NvU planfase zijn voorkeur uitsprekt voor het kappen van de noordelijke bomenrij. Hij</p>		<p>verder te voldoen aan het beleidskader moet bij herplant het plantmateriaal aan bepaalde eisen wat betreft maat en kwaliteit voldoen. Daarom wordt gestreefd naar het planten van een groot formaat iepen met een stamomtrek van minimaal 25-30cm. We zijn echter wel afhankelijk van wat er aangeboden wordt vanuit de kweker. U vindt de volledige toelichting over bomen in hoofdstuk 2.1.</p>	
--	---	--	--	--

	<p>had als specialist moeten melden dat de bomen onderdeel zijn van de HBS en de eisen die daarmee samenhangen. Dit zal hij wel bij de uiteindelijke kapaanvraag op zijn beoordelingsformulier moeten vermelden. Daarmee wordt de door het DB toegekende kapvergunning een interessante case voor toetsing door het Juridisch Bureau.</p> <p>Ik wens dat in het kader van de HBS de groene corridor naar het Oosterpark behouden blijft.</p>			
Bomen, beleid	<p>De Gemeente Amsterdam gaat met kappen in tegen haar eigen beleid in. In "Bomen: het groene sieraad voor de stad" https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bomen/ staat namelijk het volgende: "Het beheer van de bomen in Amsterdam is gericht om ze zo lang mogelijk veilig en gezond te houden."</p>	105	<p>Dit staat inderdaad in het genoemde beleidskader. Er wordt hierin ook aangegeven dat bij kap voldaan moet worden aan de bomenverordening en dat geïnvesteerd moet worden in goede groeiplaatsen. Wij zullen voldoen aan de voorschriften uit de bomenverordening.</p>	uitleg
Bomen, beleid	<p>Concluderend beschouwen wij het VO ten aanzien van de bomenkap geheel in strijd met Amsterdams (Puccini) beleid. Het is duidelijk dat in het ontwerpproces geen rekening is gehouden met de eisen verbonden aan de HBS. Wij verzoeken u dan ook het VO aan te passen in lijn met Scenario 1 (NvU) en dit te combineren met de inpassing van eenrichtingsverkeer in de straat.</p>	131	<p>In de vorige fase van het project (nota van Uitgangspuntenfase) is gekozen voor een ontwerpprincipie met nieuwe bomen. Het voorlopig ontwerp is een uitwerking van dat besluit. Het plan voldoet aan de eisen die worden gesteld aan herplant zoals opgenomen in het beleidskader Puccini. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.</p>	uitleg
Bomen, relatie grondwaterstand	<p>Er worden ook technische argumenten voor het kappen van de bomen aangehaald. Zo zou de "erg hoge" grondwaterstand reden zijn dat de bomen niet goed kunnen wortelen. Uit onderzoek van de zes Waternet peilbuizen blijkt de grondwaterstand zich in de Eerste van Swindenstraat de afgelopen jaren gemiddeld een halve meter onder NAP te bewegen. Het maaiveld van de 1e van</p>	131	<p>Een geringe verlaging van de grondwaterstand draagt bij aan de optimale groeiplaatsen die gecreëerd moeten worden. Het klopt dat er in de vorige fase van het project (nota van Uitgangspuntenfase) ontwerpvarianten waren waarbij de bomen in de straat geheel en gedeeltelijk behouden zouden blijven. Er is echter in die vorige fase om verschillende redenen gekozen voor de variant met nieuwe bomen. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar</p>	uitleg

	<p>Swindentraat ligt een halve meter boven NAP. Dit betekent dat de wortels van de bomen een ondergrondse groeiruimte van een meter diep hebben. Volgens het beleid HBS is dit de gewenste situatie (blzd 71 -ontwatering). De grondwaterstand in de van Swindenstraat wijkt niet af van andere bomenstraten in Oost. Dat de iepen wortelopdruk vertonen ligt dan ook eerder aan de kwaliteit van de grond. Deze zou met de herinrichting kunnen worden verbeterd en daarmee zou wortelopdruk definitief tot het verleden behoren. Alle andere technische argumenten ten spijt: volgens de NvU is herprofilering met behoud van de bomen mogelijk -deze wordt immers als Scenario 1 aangeboden.</p>		<p>paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.</p>	
<p>Bomen, relatie grond water stand</p>	<p>Verder kan ik ook de keuze voor boomkratten bijzonder waarderen. Het lijkt me de enige mogelijkheid om een redelijk bomenbestand in de straat te krijgen. Wel ben benieuwd of het grondwater in de toekomst groei toelaat. Er is al weinig ruimte en de bodem daalt. Een goede drainage richting het Oosterpark is denk ik noodzakelijk als aanvulling op de boomkratten. Een reductie van het aantal parkeerplanten met ca. 30 % is precies goed.</p> <p>Het rooien van de gezonde bomen en planten van kleine bomen leidt tot hoger grondwater. Een onafhankelijke ecooloog heeft geconstateerd dat de bomen merendeel in goede conditie verkeren. Dit type boom met grote bladeren zorgt voor een regulerende functie van het hoge grondwater door de grote verdamping. Bij herplant van kleine bomen met kleine bladeren zal er veel minder water verdampen waardoor het grondwater verder gaat stijgen. Dit laatste is ook bevestigd door de specialisten van</p>	<p>45, 139</p>	<p>Wij gaan een drainage toepassen om de grondwaterstand net genoeg te verlagen om voldoende ruimte te creëren in de ondergrond.</p>	<p>uitleg en reeds opgenomen in het ontwerp</p>

	Waternet.			
Bomen, wijze vervanging	De iepen in de 1e van Swindenstraat zijn 70 jaar oud. Mochten er bomen slecht aan toe zijn, dan dienen deze één voor één te worden vervangen. Zo krijgt de jonge aanplant de tijd om uit te groeien terwijl de oudere bomen de straat met hun kronen beschermen tegen de hittestress. Ook zal het straatbeeld en ook het positieve effect wat volwassen straatbomen op de luchtkwaliteit hebben zo min mogelijk worden aangetast. Voor elke te kappen boom dient telkens een kapvergunning te worden aangevraagd. In deze procedure kan "het spanningsveld tussen stedelijke ontwikkeling en het behoud van bomen" (blz 66 Puccini) beter worden beheerst.	131	Het één-voor-één vervangen van de bomen is mogelijk bij een andere ontwerpvariant. In de vorige fase van het project is om verschillende redenen gekozen voor een variant met vervanging van alle bomen. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.	uitleg
Bomen, suggestie	Wat wordt er gedaan met de iepen die gekapt worden? Kunnen die hergebruikt worden voor straatmeubilair/groenbakken?	69	Dank voor deze suggestie. In de volgende fase wordt onderzocht of de iepen hergebruikt kunnen worden in stadsdeel Oost via Stichting Stadshout.	Overgenomen en meenemen in de volgende fase
Bomen, boomspiegels	Is het nog mogelijk alle bomen te voorzien van een boomspiegeltuintje?	69	Dit zit nu niet in de projectopdracht. Via onze website kunt u meer informatie vinden over (het aanvragen van medebeheer van) een boomspiegeltuintje, zie: https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/medebeheer/boomtuintje/	uitleg
Bomen, boomspiegels	De boomspiegels zien er op het VO klein uit, laten we meteen anticiperen op grotere boomspiegels en deze niet x jaar later onaantrekkelijk vergroten zoals nu is gedaan in de Javastraat.	49	De boomspiegels voldoen aan de eisen die worden gesteld door de gemeente Amsterdam en zijn hetzelfde als op andere plekken in de stad.	uitleg

Bomen, soort	<p>Graag andere bomen dan iepen. Ze geven veel overlast in het voorjaar als ze de zaden verliezen. En waarom moet de uitstraling overeenkomen met hoe het was? De iepen hadden nou niet echt een mooie uitstraling. Platanen hebben veel mooier aanzicht, ook de geknotte versies zoals in de Pieter Vlamingstraat. Of 2 of 3 soorten iepen door elkaar zorgen voor meer biodiversiteit betwijfel ik en voelt als een non-argument. De stad staat al vol met iepen. Dus voor biodiversiteit zou er juist voor een andere boomsoort gekozen moeten worden.</p> <p>Kies dan een eik (zoals in de Wagenaarstraat), wilg of berk, die zorgen voor meer insecten en daarmee vogels.</p> <p>Bij de keuze van de bomen is het wellicht ook goed dat ze er niet blijven uitzien als struikjes op een stammetje. Een boom is een boom. Deze bomen moeten met zorg worden uitgekozen op wat ze aan stuifmeel of zaadjes produceren, dorst in droge tijden, etc.</p> <p>En als het even kan, op het pleintje graag notenbomen. Men piept nogal snel over schaduw en uitzicht, maar men vergeet dat we de bomen en het andere groen nodig hebben voor een betere lucht, vermindering van geluidshinder en een positieve geest. Het zou leuk zijn als de kinderen (tamme) kastanjes konden rapen, in plaats van plastic zakjes en andere viezigheid.</p> <p>Qua bomen zouden de platanen (Javastraat) of acacia's ook een goede optie zijn, ze zijn wat opener en groener.</p>	46, 61, 101	<p>Vanuit het Beleidskader Puccinimethode zijn wij verplicht om soortgelijke beplanting terug te plaatsen. Wij willen zo goed mogelijk voldoen aan dit beleid en stellen daarom voor om iepen terug te planten maar die niet gevoelig zijn voor de iepenziekte. In de keuze van de nieuwe bomen is rekening gehouden om zo groot mogelijke bomen weer terug te planten. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.</p>	uitleg en niet overgenomen
--------------	---	-------------	--	----------------------------

<p>Bomen in relatie tot financiering project</p>	<p>Laat die bomen staan, verzoek ik u. Luister goed naar wat bewoners en deskundigen zeggen en laat dit kostbare groen vóór economische belangen gaan, alstublieft. "De houtopbrengst is een onderdeel van de projectfinanciering geworden." Dit is echt een schande, ga u schamen als u hieraan meewerkt!!</p> <p>Het huidige plan heeft bomen ingetekend, maar er is niet over het groen nagedacht. Het zijn veelal standaard plannen, opgesteld door ingenieurs, zonder dat er een boomkweker bij betrokken is geweest. In het verleden waren ontwerpen een samenwerking tussen aannemers waarbij boomkwekers een plan voor de bomen maakte, wat door de raad werd goedgekeurd of afgekeurd. Op dit moment worden boomkwekers niet of nauwelijks betrokken bij aanbestedingen en zijn zij een sluitpost voor de aannemer die hen moet inschakelen. De houtopbrengst is een onderdeel van de projectfinanciering geworden. Dit is een landelijk probleem, dat in Nieuwegein natuurlijk minder erg is, dan in een stad met zo veel monumentale bomen als Amsterdam. Zie ook aanbestedingsnieuws.nl Groen is nodig. Het groenplan in het voorlopig ontwerp is daarom sowieso niet goed. Aanbestedingen laten weinig tot geen ruimte om een opdracht met voldoende kennis en behoud van groene en monumentale waarden uit te voeren. Opdrachtverstrekking gaat op laagste prijs en met weinig onderhandeling. Dat laat de mogelijkheid open dat aannemers zich er met een leien dakje vanaf maken en niet met voldoende kennis bomen planten, die het niet goed gaan doen.</p>	<p>103, 123</p>	<p>Dank voor uw reactie. Het project wordt niet gefinancierd vanuit eventuele houtopbrengsten. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u naar de paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.</p>	<p>uitleg</p>
--	---	-----------------	--	---------------

Bomen, locatie	Blijven de (vervangende?) bomen op dezelfde plek? Dit i.v.m. uitzicht / zon- in-huisval etc.	29	De positie van de bomen wijzigt iets ten opzichten van de huidige situatie, met name aan de zuidkant van de straat.	uitleg
Bomen, groeiplaats	De bestaande bomen blijven staan en er wordt gezorgd dat ze weer gezond kunnen groeien op dezelfde locatie. De omgeving moet veranderen, zodat de boom gezond blijft en zijn wortels kwijt kan.	58	De ondergrondse groeiruimte van de bomen is momenteel beperkt omdat de bomen erg dicht op elkaar staan geplant. We kunnen niet meer groeiruimte creëren zonder bomen weg te halen. In de nieuwe situatie creëren wij optimale groeiomstandigheden voor de komende decennia zodat de bomen kunnen uitgroeien tot mooie grote bomen. Voor een verdere toelichting verwijzen u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.	uitleg
Bomen, vraag over grootte	Het verwijderen van de bestaande bomen is zeer spijtig en ons inziens onnodig, de bomen zijn, de moeilijke omstandigheden in ogenschouw genomen, in prima staat. Wij wonen in de straat met ramen op het zuiden. De bomen zijn niet alleen mooi, ze zorgen ook voor schaduw en privacy (zie foto onderaan deze mail, genomen vanuit het raam, vierde verdieping). Er wordt gesproken over het terug planten van nieuwe, zo groot mogelijke bomen die door de beste mogelijke leefomstandigheden snel kunnen doorgroeien tot volwaardig formaat. Wij zijn benieuwd wat zo groot mogelijk inhoud en hoeveel jaar het gaat duren voordat de nieuwe bomen tot de vierde verdieping reiken, kunt u daar iets over meedelen?	15	Het zal lang duren voordat de bomen de 4e verdieping halen. Dit hangt van veel factoren af, zoals weer en voeding. Door optimale groeiomstandigheden te creëren zal de groeisnelheid worden geoptimaliseerd. U moet evenwel rekening houden met vele jaren. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.	uitleg
Bomen, plantwijze	Graag de bomen om en om plaatsen en niet tegenover elkaar, zodat de straat groener lijkt en alle bewoners op een boom uitkijken.	19	Er is gekozen voor dit profiel met bomen recht tegenover elkaar zodat een sterke laanstructuur ontstaat. Daarnaast ontstaat er een symmetrisch profiel in de straat door de bomen recht tegenover elkaar te zetten wat bijdraagt aan de beleving van de straat. Tot slot resulteert deze indeling erin dat er in de toekomst, als de bomen groot zijn, meer licht in de straat valt. Een donkere straat is minder uitnodigend en kan als minder veilig worden ervaren.	uitleg

Bomen, boomkratten	Voorts ben ik tegen het gebruik van boomkratten, een zeer onnatuurlijke constructie, waarmee de boom gedwongen wordt. Bovendien ziet het er lelijk en gekunsteld uit. Misschien iets minder vanuit de mens denken, en de boom iets minder als louter decoratie zien, die ook nog een kleine ingeklemde rol mag vervullen tussen al die belangrijke eisen van de stedelijke mens?	126	De stad moet begaanbaar en bereikbaar blijven voor iedereen. Wortelkratten zullen voorkomen dat de straatstenen in de toekomst sneller los komen te liggen als gevolg van wortelopdruk. Hierdoor is de straat veilig, toegankelijk en begaanbaar en hoeft er niet elk jaar intensief onderhoud plaats te vinden. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.	uitleg
Bomen, ecologische waarde	<p>Het kappen van bomen zorgt voor het verlies van biodiversiteit en de achteruitgang van de vogel- en insectenstand.</p> <p>De Iep is een waardboom voor vlinders, bestand tegen korte overstromingen, kaarsrecht en in de zomer fraai geel. Nieuwe bomen, zeker de goedkopere (vaak meer exotische) soorten zullen in de zware omstandigheden van de Amsterdamse bodem niet zomaar kunnen groeien en zijn gedurende een lange periode van op zijn gunstigst 20 jaar, lang niet groot genoeg om van vergelijkbare waarde te zijn voor insecten en vogels en het waterbeheer.</p> <p>Verdwijnen van de habitat en ecologische verbinding Oosterpark en Spoordijk. Bovendien zorgen de bomen voor een belangrijke ecologische functie voor dieren en vogels. Zij zijn onderdeel van de ecologische structuur die loopt van de spoordijk tot het Oosterpark als onderdeel van de Groenvisie.</p>	75, 76, 123, 139, 143	Er is onderzoek gedaan naar de huidige aanwezigheid van fauna. Deze is bijna niet aangetroffen. In de nieuwe situatie zal er tevens habitat zijn voor vogels, insecten en andere diersoorten. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.	uitleg

Bomen, verzoek verplaatsen	In de voorlopige plannen staat er een boom ingetekend op ons terras. Dit is in de huidige situatie niet het geval en zou voor ons erg ongelukkig zijn. Wij hebben overkappingen laten maken die niet meer te gebruiken zijn als er een boom midden op het terras staat. Wij hebben hier €80.000 in geïnvesteerd. Het zou voor ons zeer nadelig zijn als we deze moeten vernieuwen. We zouden graag een zienswijze willen indienen op het voorlopige ontwerp. Hierin zouden wij willen kijken of de boom verplaatst kan worden. Juist in deze moeilijke tijd met het Coronavirus is ons terras extra waardevol gebleken. Nogmaals bedankt voor je tijd en we hopen je zo voldoende geïnformeerd te hebben.	122	De positie van de boom is gewijzigd, deze valt nu net buiten het terras.	overgenomen
Bomen, status	Er komt niet meer maar minder groen door het kappen van monumentale bomen. Het rooien van de 80 grote monumentale bomen is strijdig met het beleid voor monumentale bomen en de groenvisie. Volgens de bomenkaart zijn deze monumentale iepen in de periode 1958 tot 1975 geplant Het is de <i>Ulmus minor 'Sarniensis'</i> . Deze bomen zijn geschikt voor hoge waterstand. Het kappen van gezonde monumentale bomen is voor particulieren verboden. Voor de gemeente is dit kennelijk niet verboden, maar het verbod voor particulieren geeft wel aan, dat het kappen indien mogelijk voorkomen moet worden. In dit geval is er geen sprake van een directe noodzaak in verband met bijvoorbeeld veiligheid.	76,139,150	De bomen in de Eerste van Swindenstraat die worden vervangen hebben geen monumentale status.	uitleg
Huidige bomen te dicht op elkaar	Wat zijn de oplossingen? Tenslotte heeft een onafhankelijke boomexpert geconstateerd dat de bomen kerngezond zijn. Echter ze zijn te dicht op elkaar geplant en ze hebben een te kleine boomspiegel. Ze zitten elkaar in de weg en daarom kruipen de wortels omhoog. Op basis van		Het klopt dat de bomen, met name aan de noordzijde van de straat, te dicht op elkaar staan en dat gedeeltelijk kappen een optie is. Echter is in de vorige fase (Nota van Uitgangspuntenfase) om verschillende redenen gekozen voor kap van alle bomen in de straat. Voor een volledige toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf	uitleg

	gedegen onderzoek zouden enkele (minder gezonde) bomen verwijderd moeten worden en de boomspiegels groter gemaakt. Op de open plekken zou gevel of dakgroen ter compensatie moeten komen.		2.1 "Bomen" van deze nota.	
Behoud bomen met eenrichtingsverkeer	In de tekst van de NvU wordt op pagina 19 gesuggereerd dat ("na inspraakronde") bewoners eenrichtingsverkeer zouden willen met een gekapte noordelijke of zuidelijke bomenrij. Het scenario "Behoud van alle bomen met eenrichtingsverkeer" ontbreekt echter in de NvU terwijl deze verkeerstechnisch goed mogelijk is. De uitslag van de inspraak van bewoners rondom de Nota van Uitgangspunten (NvU) is daarmee gecorrumpceerd. Scenario 1 van de NvU (het behoud van alle bomen) werden niet ter stemming aangeboden; dit scenario was immers verbonden met tweerichtingsverkeer. Zie bijlage snapshot "Facebook 12 juni 2019".	131	In de besluitvorming is destijds gekozen voor een profiel met gedeeltelijk behoud van bomen met als terugvaloptie om alle bomen te vervangen. Na een verdere uitwerking van het ontwerp en een uitgebreid proces met ondernemers en bewoners en het bestuur is gekozen voor integrale herinrichting met optimale groeiplaatsen voor nieuwe bomen, eenrichtingsverkeer en een symmetrisch profiel. Voor een volledige toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.	uitleg
Bomen en Puccini	Objectieve meningsvorming rondom de NvU en het VO wordt gecorrumpceerd door de HBS niet als "relevant beleidskader" in de NvU te benoemen (pagina 15). Bij de "uitgangspunten voor bomen" wordt wel Puccini Rood genoemd maar niet Puccini Groen; alleen in deze laatste wordt de HBS expliciet beschreven. Het Puccini beleid wordt in het VO wel aangehaald bij de eisen rondom de herinrichting voor het autoverkeer (blz 10).	131	Er wordt rekening gehouden met eisen en uitgangspunten uit het beleidskader Puccini groen. Voor een volledige toelichting verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.1 "Bomen" van deze nota.	uitleg
Linneastraat behoud 2 bomen	Ik ben voor variant 1, maar ik verzoek u in ieder geval de 2 grote bomen bij de peperbus aan de kant van de Linnaeusstraat te laten staan. Ze staan niemand in de weg.	142	De eerste twee bomen aan de kopse kant van de Eerste van Swindenstraat, bij de Linnaeusstraat, blijven staan.	uitleg en reeds opgenomen in het ontwerp

Categorie 5. Eenrichtingsverkeer

Positief t.a.v. eenrichting verkeer	Positief dat er eenrichtingsverkeer in het ontwerp van de aanpassing Eerste van Swindenstraat zit. Het omzetten naar eenrichtingsverkeer zal hopelijk de drukte verminderen. Het geeft een rustiger verloop van de verkeersstroom en zorgt voor een overzichtelijker situatie bij de kruising met de Dapperstraat.	1, 36, 51, 70, 95, 133, 135, 136, 140, 141	Dank voor uw positieve reactie op de keuze van eenrichtingsverkeer.	voor kennisgeving aangenomen
Verkeersdruk op Wijttenbachstraat	Wij merkten dat er door de rijrichting Linnaeusstraat naar Pontanusstraat zeer veel meer verkeersdruk vlak voor onze deur in de Wijttenbachstraat was en vrezden het ergste wanneer dit daadwerkelijk de rijrichting gaat worden in de Eerste van Swindenstraat. Er stond zeer frequent een lange rij auto's met draaiende motor voor het verkeerslicht hetgeen de leefbaarheid danig verslechterde, aangezien die op een paar meter van onze slaapkamerramen staan. Indien de richting andersom zou zijn (van Pontanus naar Linnaeusstraat) zou de verkeersopstopping plaatsvinden voor het stoplicht in de Linnaeusstraat voor het park, een stuk zonder woningen pal er naast. Lijkt mij een stuk dragelijker.	116	In de vorige fase van het project is op basis van wensen uit de buurt en de resultaten van de praktijkproef gekozen voor eenrichtingsverkeer. De praktijkproef laat zien dat de rijrichting Pontanusstraat naar Linnaeusstraat sluisverkeer veroorzaakt in de naastgelegen woonstraten, zoals in de Wagenaarstraat. In de gekozen rijrichting (Linnaeusstraat – Pontanusstraat) rijdt een deel van de automobilisten om via de Wijttenbachstraat. De Wijttenbachstraat is echter beter geschikt is voor de verkeersafwikkeling dan de naastgelegen woonstraten.	uitleg
Proces besluit eenrichtings verkeer	Wij zijn absoluut geen voorstander zijn van eenrichtingsverkeer dat nu is ingetekend. Na ingetekend, de overgrote meerderheid van de bewoners/winkeliers is tegen eenrichtingsverkeer. Er waren slechts een paar bewoners die zich hadden uitgesproken voor	28	Wij begrijpen uw zorgen. In de vorige fase van het project is op basis van wensen uit de buurt en de resultaten van de praktijkproef gekozen voor eenrichtingsverkeer. Voor meer uitleg verwijzen wij u graag naar hoofdstuk 2.2. Eenrichtingsverkeer.	uitleg

	eenrichtingsverkeer dus het is vreemd dat dit nu opgepakt wordt als argument om eenrichtingsverkeer erdoor te drukken. Tijdens de proefperiode is gebleken dat we fors omzetverlies hebben geleden en we zijn dan ook van mening dat dit in de toekomst zal zorgen voor een omzetsdaling!			
Negatief t.a.v. eenrichtingsverkeer	Bij deze wil ik nogmaals inspreken dat zeker ook door de coronacrisis er absoluut geen eenrichtingsverkeer moet komen. Het lijkt mij erg ongunstig voor de winkeliers en voor ons als bezoekers als je even snel iets wilt halen als je bv ergens naar toe moet en meteen door wil. Sinds de behandeling van zienswijzen ten aanzien van de NVU (nota van uitgangspunten) in mei 2018. Er was bij de voorbereidingen geen sprake van omleggen van het verkeer. In de Toelichting op het VO lees ik dat de aanleiding voor alle plannen van de winkeliers komt daar het economisch slecht gaat met de straat en zij zich achtergesteld voelen ten opzichte van andere winkelgebieden. (1.1, pag. 1) Vervolgens wordt Geconstateerd: "Het merendeel van de ondernemers is overigens niet blij met het voorstel om eenrichtingsverkeer in te voeren en vreest voor een afname van de bereikbaarheid van de straat."(1.2, pag.2) Uitstraling en bereikbaarheid." Dat ben ik met hen eens. Of 'uitstraling' de oplossing is voor de slechte economische situatie betwijfel ik.	42, 53, 83	Wij begrijpen uw zorgen. In de vorige fase van het project is op basis van wensen uit de buurt en de resultaten van de praktijkproef gekozen voor eenrichtingsverkeer. Voor meer uitleg verwijzen wij u graag naar hoofdstuk 2.2. Eenrichtingsverkeer.	uitleg

Negatieve effecten eenrichtingsverkeer	Ik heb niet het idee dat dit nog zal gaan helpen maar wil toch graag een reactie plaatsen. Aantrekkelijk maken voor winkelend publiek klinkt mooi maar wat zou u zeggen van aantrekkelijk maken voor bewoners . En ik kan u zeggen dat is dit niet. Eenrichtingsverkeer , enig idee wat het met de omliggende straten qua drukte gaat doen ik wel namelijk . Weer parkeerplekken weg en meer laad- en los plekken , er zijn al te weinig plaatsen komen er dan op andere plekken plaatsen bij ook hier weet ik het antwoord wel op . Naar mijn idee zou de straat ook aangepast kunnen worden zonder deze dingen aan te pakken. De bewoner is weer de dupe terwijl met opknappen bestrating en meer groen/bloemen en betere plekken erbij voor fietsen je ook al een hoop kan doen .	37	De straat wordt meer ingericht als een 30km/u woonstraat. Dit zal het leefklimaat voor bewoners verbeteren. Het fietspad en een aantal parkeerplaatsen zijn opgeheven om meer ruimte te maken voor de voetganger en meer groen.	uitleg
--	--	----	---	--------

Categorie 6. Delen van de rijbaan

<p>Zorgen over het delen van de rijbaan</p>	<p>Het is onverantwoord dat de vrij liggende fietspaden vanwege minder gevaarlijke conflicten met voetgangers worden verwijderd en dat fietsers nu aan het lot van automobilisten worden overgelaten. De Javastraat is ook op deze wijze ingericht en als fietser ben je je leven er niet zeker. Waarom kunnen de fietspaden niet blijven? Zoveel conflicten zijn er op dit moment niet met de voetgangers. De aanwezigheid van fietsers (beide kanten op) op de rijbaan zorgt er juist voor dat auto's zigzaggend om fietsers heen rijden om hen in te halen. Dit, zeker in combinatie met parkeervakken aan beide zijden waar auto's en vrachtwagens in en uitrijden voor laden en lossen, zal voor meer conflicten zorgen tussen auto's en fietser. Met minder parkeerplaatsen in de EvS zullen de parkeerplaatsen intensiever gebruikt worden en kunnen gevaarlijke situaties ontstaan bij het in en uit voegen van de parkeerplaatsen voor de fietsers. De kans is groot dat er nu dubbel geparkeerd gaat worden. Al met al zorgt dit voor gevaarlijke situaties, zeker met de enorme hoeveelheid vrachtwagens die in deze straat moeten zijn om de winkels te voorzien van waren.</p> <p>Ook is er twijfel of de fietsstrook in tegengestelde rijrichting dan de rijbaan een veilig gevoel zal geven voor fietsers.</p>	<p>1, 10, 14, 16, 17, 18, 39, 43, 45, 46, 54, 64, 72, 115, 121, 126, 136, 139, 140, 141</p>	<p>We verwijzen u graag naar het thema 'delen van de rijbaan' in hoofdstuk 2.3. Daar vindt u een uitgebreide toelichting op de keuze van het verplaatsen van de fietser naar de rijbaan en hoe de veiligheid van fietsers nog steeds wordt gewaarborgd. Ook wordt er beschreven waarom de Javastraat een andere situatie betreft dan de Eerste van Swindenstraat. Er komen in het nieuwe ontwerp substantieel meer laad- en losvoorzieningen die het dubbel parkeren grotendeel moeten voorkomen. De rijbaan is dermate breed(5,8m), dat een fietser veilig en ongehinderd ingehaald kan worden door een auto op een voldoende afstand.</p>	<p>uitleg</p>
---	---	---	---	---------------

Fietsstrook aan beide zijden	<p>Graag aan beide kanten van de weg een fietsstrook toevoegen. De plaatsing van fietsstroken in beide richtingen geeft de fietser meer zekerheid en zorgt voor een smaller ruimtegevoel voor de auto, met afremming van de snelheid tot gevolg.</p> <p>De fietsverbinding/route tussen de Eerste van Swindenstraat en Javastraat is een belangrijke fietsverkeersader voor mensen die vanuit Oost naar het Centrum of West gaan en vice versa. Ik zou het dus niet slim vinden om hiervoor fietsers eenrichtingsverkeer van te maken. Er is nu 2 meter voor fietsers ingeruimd. Dat lijkt me ook hier te weinig, echt te smal.</p>	31, 32, 36, 41, 58, 62, 95	<p>Voor fietsers blijft de Eerste van Swindenstraat twee richtingen. Alleen voor gemotoriseerd verkeer wordt het eenrichtingsverkeer. Fietsers vanuit de Pontanusstraat krijgen een eigen fietsuggestiestrook om op veilige wijze naar de Linnaeusstraat te fietsen. De fietser mag meer ruimte gebruiken dan alleen de strook indien dat nodig is.</p> <p>Via de andere kant kan ook worden gefietst. Hier is echter geen fietsuggestiestrook opgenomen omdat die fietsers in dezelfde richting fietsen als het autoverkeer.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting op de keuze om fietsers naar de rijbaan te verplaatsen, verwijzen we u naar het thema 'delen van de rijbaan' in hoofdstuk 2.3.</p>	uitleg en niet overgenomen
Openslaande autodeuren	<p>Het gevaar voor fietsers om door een plotseling openslaande deur te worden gegrepen is door de plaatsing van de fietsstroken een reëel gevaar. Een oplossing zou wellicht kunnen zijn om tussen fiets- en parkeerstrook voldoende gemarkeerde / iets verhoogde ruimte te hebben om zo het autoportier veilig te kunnen openen en uit te kunnen stappen. Liever nog zie ik een fietsstraat, zoals bijvoorbeeld de Sarphatistraat, waar de auto te gast is.</p>	115, 132	<p>De parkeervakken zijn breder gemaakt dan normaal (2,5 meter i.p.v. 2 meter) waardoor auto's over het algemeen verder weg van de rijbaan staan. Zodoende creëren we ruimte tussen fietsuggestiestrook en parkeervakken.</p> <p>De reden waarom de Eerste van Swindenstraat geen officiële fietsstraat wordt is dat een fietsstraat vraagt om een minimaal aantal fietsers in verhouding tot auto's en daar is in Eerste van Swindenstraat geen sprake van. Overigens is het nu ingetekende straatprofiel net zo breed als dat van een fietsstraat. Alleen de twee stroken rood asfalt missen en het bord 'fietsstraat'. Bovendien is een fietsstraat niet veiliger dan een 30km/u straat. Het asfalt nodigt namelijk uit tot sneller rijden t buiten de spitsuren omdat het zeer comfortabel rijdt. Voor meer informatie verwijzen we u graag naar het thema 'delen van de rijbaan' in hoofdstuk 2. Daar vindt u een uitgebreide toelichting op de keuze om fietsers naar de rijbaan te verplaatsen.</p>	uitleg

Overgang fietsenrekken en rijbaan	Ik zie dat in de nieuwe plannen het fietspad op de weg is. Moeten we dan via de geparkeerde auto's op de stoep komen waar de fietsen staan? Hoe moet ik mij dit voorstellen? Nu is het namelijk zo prettig dat de fietsplekken direct naast het fietspad staan.	29	Om van het voetpad naar de rijbaan te komen, en anders om, is er om de circa 75 meter een opening in de parkeerstrook. We verwijzen u verder graag naar het thema 'delen van de rijbaan' in hoofdstuk 2. Daar vindt u een uitgebreide toelichting op de keuze om fietsers naar de rijbaan te verplaatsen.	uitleg
Kleur tegels	En om auto's en fietsers, ook de fiets met bakfiets en fietskar waar kinderen inzitten, samen op de rijbaan te laten rijden lijkt me niet echt veilig. De straat is altijd druk omdat er veel winkels zijn en de markt er is. Ik zou graag zien dat alles niet alleen maar uit rode tegels bestaat, maar b.v. bij overgang van de Dappermarkt, je moet altijd oversteken om van de ene kant naar de andere kant van de markt te lopen, een andere meer onderscheidende kleur tegels neer te leggen zodat het duidelijk is dat je een rijbaan over moet. En dat er aan beide kanten fietspaden komen en ook dat het onderscheid trottoir, fietspad duidelijk is aangegeven.	13	Het verschil in functie blijkt niet alleen uit de steenkleur maar ook uit de trottoirbanden. De trottoirbanden hebben een contrasterende grijze kleur waardoor het duidelijk is wanneer de overgang naar de rijbaan wordt gemaakt. Verder verwijzen we u graag naar het thema 'delen van de rijbaan' in hoofdstuk 2. Daar vindt u een uitgebreide toelichting op de keuze om fietsers naar de rijbaan te verplaatsen.	uitleg
Hoofdroute fietsers	Voor duizenden bewoners van de Indische buurt is dit dé doorgaande fietsroute van en naar het centrum en andere delen van de stad. Ik vind het dan ook een heel slecht plan om de fietspaden weg te halen, en de fietsers over te leveren aan het gemotoriseerd verkeer, net zoals in de Javastraat. In de Javastraat blijkt wel hoe gevaarlijk dat is, daar wordt je heel vaak bijna van je sokken gereden of kom je klem te zitten achter dubbelparkeerders of mensen die heel plotseling op de rem trappen. Ook word je bijna aangereden door tegemoetkomende auto's en busjes die nog net even gauw om een brommer of fietser heen sjezen.	63	De Eerste van Swindenstraat behoort niet tot het hoofdnet of plusnet fiets. De straat behoort wel tot het hoofdnet voetganger en valt in een 30km/u zone. In dit soort situaties horen geen vrij liggende fietspaden. In de nota van Uitgangspunten is vastgesteld dat de fietspaden verdwijnen. De huidige fietspaden zijn te smal voor het grote aanbod aan fietsverkeer. Door de fiets te verplaatsen naar de rijbaan krijgt de fiets meer ruimte. De fietser zal op de rijbaan de dominante factor worden. Het verschil met de Javastraat is dat in de Eerste van Swindenstraat	uitleg

	Ook de auto's die je van achteren inhalen, raken je bijna. Het is juist zo'n goede ontwikkeling dat bijna in de hele stad de fietspaden zijn losgemaakt van de autoweg. Dat is veel veiliger. En jullie doen precies het tegenovergestelde.		eenrichtingsverkeer ingevoerd kan worden. Dit zal de straat overzichtelijker maken.	
Fietsstraat (auto te gast)	Maak van de straat een fietsstraat. Er wordt altijd erg hard en gevaarlijk gereden door Javastraat en de van de Swindenstraat. Met name in het voorste gedeelte van de Eerste van Swindenstraat zijn er erg veel verkeersbewegingen van bezorgdiensten en bezoekers/consumenten die erg kort parkeren. De straat een fietsstraat (en bredere) maken (met als voorbeeld de Sarphatistraat) zou dit eventueel kunnen voorkomen.	8,62, 65, 66, 95, 108	De reden waarom de Eerste van Swindenstraat geen officiële fietsstraat wordt is dat een fietsstraat vraagt om een minimaal aantal fietsers in verhouding tot auto's en daar is in Eerste van Swindenstraat geen sprake van. Overigens is het nu ingetekende straatprofiel net zo breed als dat van een fietsstraat. Alleen de twee stroken rood asfalt missen en het bord 'fietsstraat'. Bovendien is een fietsstraat niet veiliger is dan een 30km/u straat. Het asfalt zorgt voor hogere snelheden buiten de spitsuren omdat het zeer comfortabel rijdt. We verwijzen u voor verdere toelichting graag naar het thema 'delen van de rijbaan' in hoofdstuk 2. Daar vindt u een uitgebreide toelichting op de keuze om fietsers naar de rijbaan te verplaatsen en waarom de Eerste van Swindenstraat een andere situatie betreft dan de Javastraat.	uitleg en niet overgenomen
Onderzoek verkeersgedrag	Fietsers, in het stuk wordt gesteld van de aanwezigheid van fietsers automobilisten zal stimuleren rustiger te rijden. Is daar onderzoek naar gedaan of is dit een aanname? Ik zou graag dit onderzoek lezen. Ervaringen uit de Javastraat leren mij en ons dat dit zeer zeker niet het geval is.	23	In het algemeen is dit wel de reden waarom er gekozen wordt voor het delen van de rijbaan binnen de 30 kilometer zone. De Javastraat is een andere straat dan de Eerste van Swindenstraat. De Javastraat is drukker en hier is geen sprake van eenrichtingsverkeer. De Eerste Oosterparkstraat is een straat die beter te vergelijken valt met de Eerste van Swindenstraat. Deze straat is bijna gereed waardoor een goede vergelijking nog niet gemaakt kan worden maar de eerste bevindingen lijken positief.	uitleg

<p>Voorstel omdraaien fietsstrook en parkeervakken</p>	<p>Naar aanleiding van het voorlopige ontwerp vroeg ik mij af waarom jullie de locatie van de losse fietsstrook en de parkeervakken niet omdraaien (zie pijlen in bijgevoegde foto)? Dit is veiliger voor fietsen om twee redenen: fietsers zijn afgeschermd van rijdende auto's (door de strook met geparkeerde auto's) en fietsers hebben geen last van in- en uitparkerende auto's (die anders over het fietspad moeten). Voor een voorbeeld: zie de heringerichte Rijnstraat ten zuiden van de Lekstraat (bijgevoegd een screenshot van Google Streetview).</p>	<p>5</p>	<p>We verwijzen u graag naar het thema 'delen van de rijbaan' in hoofdstuk 2. Daar vindt u een uitgebreide toelichting op de keuze om fietsers naar de rijbaan te verplaatsen.</p> <p>Wat betreft uw vergelijking met de Rijnstraat: de Rijnstraat is een 50km/u straat en is 30 meter breed. De Eerste van Swindenstraat een 30km/u straat en is 27 meter breed. De Rijnstraat is een straat die op de eerste plaats gericht is op doorstroming van het verkeer. De Eerste van Swindenstraat is primair een winkelstraat. Als we het profiel van de Rijnstraat zouden toepassen in de Eerste van Swindenstraat dan worden de voetpaden heel smal. Smalle voetpaden zijn niet wenselijk in een winkelstraat.</p>	<p>uitleg</p>
--	---	----------	--	---------------

Categorie 7. Fietsparkeren

Verzoek fietsnietjes	<p>Ik weet niet welke soort fietsrekken voorzien zijn maar ik vraag u vriendelijk om fietsnietjes.</p> <p>Zou het niet veel mooier zijn om ook hier de nietjes te plaatsen die ook elders in de stad veelvuldig worden gebruikt, en dan niet stiekem toch twintig centimeter van de tussenruimte afsnoepen! Het moet vanzelfsprekend zijn om je fiets ergens neer te zetten, boodschappen te doen en zonder acrobatische toeren weer verder te kunnen gaan? Het is beter om te gaan voor de kwaliteit, dan de kwantiteit. Dat is een kwestie van wennen.</p> <p>Betere fietsenrekken (spiraalvorm) i.v.m. brede sturen en meer fietsenrekken in verband met toenemend gebruik van de fiets. (581 adressen)</p>	7, 33, 61	Bij grote publiekstrekkers komen er fietsparkeervakken. In de rest van de straat komen er 284 fietsnietjes.	uitleg
Ruimte voor fietskoeriers	Er kan ook gedacht worden over voldoende ruimte voor fietsbezorgers, aangezien er altijd veel staan rond McDonalds & de Vegan Junkfood Bar.	36	Ter hoogte van de McDonald's, de ING Bank en naast de Vegan Junkfood Bar is een fietsparkeervak opgenomen.	Reeds opgenomen in het ontwerp

Verzoek handhaven	Het fietsparkeren is mooi opgelost met het plaatsen van nietjes tussen de bomen waardoor er een vrije doorloop op de trottoirs is gewaarborgd. Het is daarbij wel van belang dat het plaatsen van fietsen tegen de (winkel)gevels door effectieve handhaving moet worden tegengegaan.	133	We zullen uw opmerking over het handhaven van het plaatsen van fietsen tegen de winkelgevels doorgeven aan de betreffende afdeling.	uitleg
Fietsnietjes vervangen voor fiets parkeervakken	De fietsnietjes t.h.v. huisnummer 85 graag vervangen voor fietsparkeervakken t.b.v. winkelend publiek. Anders zetten langparkeerders hun fietsen hieraan vast en zal het winkelend publiek zijn fietsen kris/kras op de stoep zetten.	28	Voor de Albert Heijn zijn fietsvakken ingetekend. Alleen voor de toegangsdeur tot de woningen boven de Albert Heijn en Bakkerij Bert is een kleine hoeveelheid fietsenrekken ingetekend voor de bewoners.	uitleg
Aantal fiets parkeerplekken	De locatie van de laad- en losplekken en de vakken voor fietsen lijkt goed, echter zou ik nog een aantal vakken voor fietsen toevoegen in de straat. Is er rekening gehouden met voldoende fietsplekken? Zeker aan de kant van de straat vanaf de Dapperstraat richting de Pontanusstraat zijn veel appartementen, dus voorbeeld nr. 399 bestaat uit 5 appartementen (1 bedrijfspand en 4 woningen) dat betekent minimaal 8 fietsen. Om te voorkomen dat de nieuwe brede stoep straks, net als in de Javastraat, bezaaid staat met fietsen is het wellicht handig hier nogmaals naar te kijken. Dus op basis van het aantal inwoners van de straat en ervan uitgaande dat een aantal ondernemingen ook nog extra fietsenparkeervoorzieningen nodig zullen hebben, denk ik dat er nog meer plekken nodig zullen zijn.	16, 29, 70	Er komt aanzienlijk meer ruimte om fietsen te parkeren. Bij grote publiekstrekkers, zoals bij de supermarkt, komen fietsparkeervakken. In de rest van de straat worden 284 fietsnietjes neergezet. Hier kunnen in totaal 558 fietsen aan vast gezet worden. In de nota van Uitgangspunten is vastgesteld dat er behoefte is aan 200 extra fietsparkeerplaatsen. In het voorlopig ontwerp is dat ruimschoots gehaald met 700 plekken. Er zijn 530 adressen in de Eerste van Swindenstraat.	uitleg

Fietsparkeren t/o de Lidl	Op EvS nummer 52 bevindt zich een Lidl. In het concept-ontwerp zie ik precies tegenover nummer 52 geen fietsparkeerplaatsen, maar een van de groene plantenbakken. Kunt u mij uitleggen waarom hiervoor gekozen is? Het lijkt mij dat juist bij de ingang/uitgang van de Lidl genoeg fietsparkeerplaatsen zouden moeten zijn. Zeker omdat mensen in het algemeen hun fiets dichtbij de Lidl willen neerzetten. Waarom is er niet gekozen voor een fietsvak, zoals ook op het ontwerp staat voor de AH op nummer 91? Dit zou ook voorkomen dat de plantenbak voor de Lidl eerder een afvalbak wordt gebruikt voor producten die net zijn gekocht bij de Lidl.	10	Er komt aanzienlijk meer ruimte om fietsen te parkeren. Bij grote publiekstrekkingen in de vorm van "Fietsparkeervlakken" (kort parkeren) en in de rest van de straat 284 "fietsnietjes" (langparkeren) waar in totaal 558 fietsen aan vast gezet kunnen worden. Ter hoogte van de Lidl is een fietsparkeervak opgenomen voor kort parkeren.	uitleg
Locatie fietsparkeren	Fietsparkeervoorzieningen: als het maar ordelijk is.	138	Het fietsparkeren is ordelijk in de servicestrook gesitueerd.	uitleg
Fiets parkeerplekken als fysiek obstakel	De plekken van de fietsparkeervakken lijken logisch t.o.v. de winkels, hoewel het op sommige plekken mogelijk uitnodigt tot over de stoep fietsen naar het vak / winkel toe. Wellicht logischer het fietsparkeren mogelijk te maken bij de plekken waar je stoep op kan. Zie huidige situatie bij de AH nu.	46	Om de 60 á 70 meter is er een plek waar fietsers de stoep op kunnen. Fietsvakken en -rekken zijn hier zo goed mogelijk op afgestemd.	uitleg
Liever geen nietjes	Uitgaande van de cijfers (284 fietsnietjes , 700 plekken) zou er een hoop plekken bij moeten komen. Maar ik zou willen vragen serieus te kijken naar een andere oplossing dan deze nietjes. De fietsen bij nietjes nemen doorgaans 2x zoveel ruimte in dan de bedoelde plek doordat ze uitsteken aan beide kanten. Ook door de richting waarin de nietjes geplaatst worden (dwars op de straat) blokkeren de fietsen een flink deel van het voetpad. Zie huidige situatie Javastraat. De ruimte die het inneemt is niet de lengte van	46	Aan de 284 "fietsnietjes" kunnen in totaal 558 fietsen vastgezet worden. Er is gekozen voor fietsnietjes omdat bijna alle fietsen eraan gestald kunnen worden. Fietsenrekken nodigen niet uit tot verkeerd parkeren maar hebben als nadeel dat afwijkende fietsen er niet in passen. Aangezien de voetpaden in de eerste van Swindenstraat breed worden is het mogelijk hier fietsnietjes toe te passen.	uitleg

	1 fiets maar bijna 2 fietsen achter elkaar!			
Compliment aantal fietsenrekken	Hulde voor het voornemen tot meer fietsstal- mogelijkheden. Daaraan is een schreeuwend tekort.		Dank u voor uw opmerking.	Voor kennisgeving aangenomen

Categorie 8. Groenbakken

Belang van meer groen	De straat heeft ontzettend belang bij een groen smoelwerk, ook vanwege de wateroverlast, maar ook doordat het een natuurlijk verloop biedt naar het Oosterpark.	123	De nieuwe straat krijgt een profiel waarin het mogelijk wordt meer regenwater op te slaan in de rijbaan/parkeerstrook. Door het kappen van de bomen kan het voetpad goed afwateren op de rijbaan en parkeervakken. Dat kan nu niet omdat de bomen op bijna gelijke hoogte staan met de dorpels van de huizen. Door het vervangen van de bomen kan wateroverlast voorkomen worden en neemt de kans op schade door wateroverlast af. Regenwater kan niet afstromen naar het Oosterpark.	uitleg
Begroeiing boomvoet	Is begroeiing bij iedere boomvoet overwogen?	46	Het is mogelijk om als bewoner een boomspiegeluintje te medebeheren. Via deze link vindt u meer informatie hoe dit werkt: https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/medebeheer/plantenbak/ Medebeheer van de bloembakken is ook mogelijk. Als u meerdere bewoners kent die hier interesse in hebben, kunt u contact opnemen met de omgevingsmanager van het project, Willemijn Luchtenbelt via eerstevanswindestraat@amsterdam.nl .	uitleg en toelichting op medebeheer
Wintergroen	Helpt van de bomen vervangen door groenblijvende exemplaren. Zij vangen ook in de winter stof op.	33	We zijn gehouden zijn aan het terug planten van de iep vanwege het Hoofd Bomen Structuur beleid in het beleidskader Puccinimethode, dat dit voorschrijft.	uitleg
Wintergroen	Bloembakken met wintergroen boven de fietsenrekken.	33	De invulling van de groenbakken wordt in de volgende fase bepaald samen met ondernemers en bewoners. Als u daarover wilt meedenken kunt mailen naar: eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl De groenbakken zullen echter op de stoep komen, en niet boven de fietsenrekken.	niet overgenomen en uitgenodigd om mee te denken

Groenbakken en bomen	De fietsenrekken graag afwisselen met groen. Dus niet alleen bomen plaatsen, maar ook bakken met groen/bloeiende planten en ook wat wintergroen.	61	Er wordt een groenplan opgesteld waarin dit punt wordt meegenomen zodat er ook wintergroen is. Er komen groenbakken in de straat waardoor er afwisseling is in groen van bomen gecombineerd met groen in bakken. De invulling van de groenbakken wordt in de volgende fase bepaald samen met ondernemers en bewoners. Als u daarover wilt meedenken kunt mailen naar: eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl	uitgenodigd om mee te denken
Groeninitiatief Dapperbuurt	Vanuit de Dapperbuurt is er een groeninitiatief geweest en een rapport met ideeën aangereikt aan de gemeente. Zien we hier iets van terug in dit ontwerp?	46	<p>Het groeninitiatief en het rapport 'kansen in de openbare ruimte Dapperbuurt' staan in principe los van de herinrichting. Desalniettemin sluiten de plannen wel op elkaar aan. De geplande werkzaamheden voor groot onderhoud in de Dapperbuurt zijn net zoals de herinrichting Eerste van Swindenstraat een grote kans voor de Dapperbuurt om de openbare ruimte toekomstbestendig in te richten. Een openbare ruimte waar de bewoners en ondernemers zich eigenaar van voelen, met ruimte voor verblijf en groen.</p> <p>Het soort groen in de bakken en de exacte vormgeving van de bakken staat nog niet vast. Wij willen met deze bakken meer groen in de straat realiseren en bijdragen aan de groenere uitstraling van de straat. Er komen 12 groenbakken terug in het ontwerp. De invulling van de groenbakken wordt in de volgende fase bepaald samen met ondernemers en bewoners. Als u daarover wilt meedenken kunt mailen naar: eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl</p>	uitleg en uitgenodigd om te mee te denken
Invulling groenbakken	Ik vind de oplossing van groenbakken goed mits dit met beleid en goed onderhoud in overleg met de bewoners wordt uitgevoerd.	138	Het soort groen in de bakken en de exacte vormgeving van de bakken staat nog niet vast. Wij willen met deze bakken meer groen in de straat realiseren en bijdragen aan de groenere uitstraling van de straat. Er komen 12 groenbakken terug in het ontwerp. De invulling van de groenbakken wordt in de volgende fase bepaald samen met ondernemers en bewoners. Als u daarover wilt meedenken kunt	uitgenodigd om mee te denken

			mailen naar: eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl	
Onderhoud en afval	Alleen zoals ook in de Javastraat te zien is worden de plantenbakken nauwelijks tot niet onderhouden en blijft hiervan helaas niet meer over dan een verzamelplaats van troep en afval. Een fietsvak zou voorkomen dat de plantenbak voor de Lidl eerder een afvalbak wordt gebruikt voor producten die net zijn gekocht bij de Lidl. Wie gaat de plantenbakken onderhouden?	38, 129, 133	De plantenbakken worden verhoogd aangelegd zodat de kans op het inwaaien van zwerfvuil wordt verkleind. De plantenbakken worden in eerste instantie onderhouden door de gemeente. Mochten er meerdere bewoners in de straat de plantenbakken willen onderhouden is dat mogelijk. Mocht u interesse hebben, dan kunt u contact opnemen met de omgevingsmanager van het project, Willemijn Luchtenbelt, via eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl Na de vaststelling van het Definitief Ontwerp willen we hier formele afspraken over maken.	uitleg en uitgenodigd om mee te denken
Perken i.p.v. bakken	Ik ben benieuwd waarom er gekozen wordt voor bestrating met plantenbakken in plaats van perken. Aangezien het klimaat veranderd, en daarmee extreme regenval vaker voor zal komen, is het van belang dat de straat zo min mogelijk bestraat wordt. Dit draagt bij aan de afwatering. Bovendien is het bodemleven in een perk vele malen rijker dan in een plantenbak. Dit komt ten goede aan de groei van de planten en draagt bovendien bij aan biodiversiteit, een van de speerpunten die in de plannen genoemd wordt. Daarom is kiezen voor perken in plaats van bakken een betere oplossing voor veranderende klimaatomstandigheden.	108, 22	De 12 groenbakken hebben een open bodem waardoor de planten direct in contact staan met de bodem. Hierdoor zijn ze minder gevoelig voor droge en natte omstandigheden en vindt er betere afwatering plaats..	uitleg
Soort groenbakken	Wij zijn bezorgd of de plantenbakken niet de omgeving juist meer gebouwd gaan laten uitzien in plaats van groen. Het lijkt ons belangrijk dat de bakken niet te hoog zijn en in andere materiaal dan beton of baksteen uitgevoerd zijn -	136	Het soort groen in de bakken en de exacte vormgeving van de bakken staat nog niet vast. In overleg met belanghebbenden kan in de volgende fase de vormgeving van de groenbakken worden bepaald. Als u hier over mee wilt denken, dan kunt u zich aanmelden	uitleg en uitgenodigd om mee te denken

	bijvoorbeeld hout om de balans tussen de materialen op straat te brengen.		via eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl De bakken worden uitgevoerd in dun cortenstaal	
Locatie groenbakken	De locatie van de groenbakken. Zijn er nog andere opties dan een aantal grote groenbakken? De groenbakken zou ik graag verder van de oversteekplekken zien. Als fietser kun je niet tussen de auto's door en heb je dus maar een paar plekken waar je de stoep op kan. Het is dan fijn als de fietsparkeerplekken daar dichtbij zitten. Als de groenbakken meer in het midden zitten, waar het minste aantal bewegingen is, dan wordt het meer een rustplek.	46	Hier is in het ontwerp rekening mee gehouden. Daar waar de fietser het voetpad op kan is er geen groenbak ingetekend. De plaats van de groenbakken is medebepaald door de positie van de lichtmasten. Daar waar een lichtmast staat kan geen groenbak i.v.m. bereikbaarheid lichtmast.	Reeds overgenomen en uitleg
Duurzaamheid bakken	De groenbakken zijn lelijk onnatuurlijk, decoratief en niet-duurzaam gebruik van planten. Doordat ze niet in de grond kunnen wortelen zijn ze bij droogte afhankelijk van bewatering door mensen, wat waarschijnlijk niet voldoende zal gebeuren. Bepanting zal dus ieder jaar moeten worden vervangen, onnodig plantenleed! Meerjarige planten die zelfstandig kunnen wortelen vragen minder (gemotoriseerd) onderhoud en zijn dus een plantvriendelijkere en duurzamere oplossing. Iets minder "aangeharkt" allemaal s.v.p., meer ruimte voor vogels en insecten!	126	De 12 groenbakken hebben een open bodem waardoor de planten direct in contact staan met de bodem. Hierdoor zijn ze minder gevoelig voor droge en natte omstandigheden.	uitleg
Aantal groenbakken	Hoe meer groenbakken hoe beter.		In totaal worden er 12 groenbakken geplaatst.	uitleg
Medebeheer	De bloembakken vind ik een uitstekend idee. Ik bied aan om te helpen bij het onderhoud, als dat met enige formeelheid geregeld kan worden. zitplaatsen rond de bakken vind ik een erg goed idee.		Leuk om te horen dat u aanbiedt om de bloembakken te onderhouden. Medebeheer van de bloembakken is mogelijk. Als u meerdere bewoners kent die hier interesse in hebben, kunt u contact opnemen met de omgevingsmanager van het project, Willemijn Luchtenbelt via eerstevanswindenstraat@amsterdam.nl . Na de	uitgenodigd om mee te denken

			vaststelling van het definitief ontwerp willen we hier formele afspraken over maken.	
--	--	--	--	--

Categorie 9. Straatmeubilair

Zitgelegenheid, positief	<p>Zitgelegenheden (in de zon) terugplaatsen in het ontwerp. Het toevoegen van zitgelegenheden zou goed passen bij de behoefte van hoe de bewoners van deze buurt de openbare ruimte gebruiken: het vergroot de sociale interactie en zo wordt de buurt 'levendiger'.</p> <p>Deze zitgelegenheden kunnen ook geplaatst worden aan de rand van plantenbakken en rondom de bomen. Mochten er zitmogelijkheden worden gecreëerd dan liefst op een zithoogte van ca. 470 mm waarbij wel moet worden voorkomen dat er fietsen tegen de bakken worden geplaatst. Voor ouderen die slecht ter been zijn is het belangrijk dat niet alleen bij de Dappermarkt maar ook verspreid over de Eerste van Swindenstraat canapé banken met zij- en rugleuning te plaatsen. Dit is in lijn met de door de gemeente Amsterdam onderschreven principes van een age-friendly city.</p>	12, 16, 36, 46, 66, 69, 70, 138, 101, 123, 133, 136	Gezien de zwaarte van de argumenten in sommige zienswijzen met betrekking tot overlast rond de bestaande zitbankjes wordt het ontwerp aangepast. De hoeveelheid zitgelegenheid blijft gelijk aan de bestaande situatie; er komen niet meer zitbankjes. De groenbakken zullen worden voorzien van een smalle zitrand die niet geschikt is om lang op te zitten.	Niet overgenomen/ uitleg
Zitgelegenheid, negatief	<p>Het creëren van extra zitgelegenheden in de vorm van bankjes en zitelementen op de bloembakken gaat zorgen voor veel (extra) overlast. Met name 's avonds komen (en vooral bij mooi weer) verschillende mensen naar het plein om daar rond te hangen. Ook trekken deze (extra) zitgelegenheden drugsdealers aan die hier gaan dealen. Het geeft velen van de buurtbewoners een onveilig gevoel als we er langs moeten lopen. Vaak worden vrouwelijke buurtgenoten lastiggevallen of nageroepen door de mensen die rond deze bankjes hangen. Die vrees wordt</p>	2, 25, 28, 38, 42, 130	Gezien de zwaarte van de argumenten in sommige zienswijzen met betrekking tot overlast rond de bestaande zitbankjes wordt het ontwerp aangepast. De hoeveelheid zitgelegenheid blijft gelijk aan de bestaande situatie; er komen niet meer zitbankjes. De groenbakken zullen worden voorzien van een smalle zitrand die niet geschikt is om lang op te zitten.	overgenomen in het ontwerp

	groter door de canapé bankjes die nu geplaatst worden, dat zijn er twee meer dan er nu staan. De bankjes worden bovendien nauwelijks gebruikt door mensen om even uit te rusten of te praten. Hetzelfde geldt voor het creëren van zitgelegenheden op de bloembakken.			
Hangplekken faciliteren	Thv kruising Dapperstraat -EvS zijn er veel plekken van sociale ontmoeting (hangplekken). Zouden deze kunnen worden gefaciliteerd op plekken waar ze niet in de weg staan? Dus niet meer direct voor de Etos, maar wellicht iets meer in de flanken van de EvS? Daar wat 'rustruimte' scheppen.	49	Er wordt gekeken om minder zitgelegenheden te creëren in de straat om (nachtelijk) overlast tegen te gaan. Hierbij gaat het met name om zitelementen op de groenbakken. Op basis van de ingebrachte inspraakreacties op dit punt heeft de gemeente besloten de zitelementen van de groenbakken te verwijderen en deze enkel in te richten ten behoeve van het groen. De smalle rand langs de bakken zorgt ervoor dat mensen hier niet lang op blijven zitten. Voor meer informatie verwijzen wij u graag door naar hoofdstuk 2, thema 'straatmeubilair en materialisering'.	uitleg
Banken Javastraat	Waarom is een aantal banken in de Javastraat juist weggehaald?	46	Deze waren tijdelijk verwijderd in verband met onderhoudswerkzaamheden.	uitleg
Openbare verlichting	Op de hoek van de Eerste van Swindenstraat 1 staat nu een lantaarnpaal, die niet meer zichtbaar is in het nieuwe ontwerp. Hier is wel een lantaarnpaal wenselijk, er is een groot open terrein dat verlicht wordt door deze lantaarnpaal.	129	Er moet nog een definitief verlichtingsplan worden opgesteld. Hierbij wordt gelet op het verlichtingsniveau en op een gelijkmatige spreiding van de lichtpunten. Er zal worden gezorgd voor een goede verlichting van dit pleintje.	uitleg
Openbare verlichting	Wat zijn de ideeën over verlichting in de straat? Hierover lees ik niets terug in de toelichting. Is het hergebruik van de huidige verlichting? Worden er extra lantaarnpalen aan toegevoegd? Met name belangrijk als de rijbaan in nieuwe ontwerp wordt gebruikt door fietsers uit twee richtingen en eenrichtingsverkeer van auto's die daar goed zicht op	10	Vanwege een bezuinigingsslag op het project is besloten om de bestaande hangende verlichting te laten hangen.	uitleg

	moeten hebben (ook als er fietser zijn die geen (goede) verlichting hebben			
Openbare verlichting	Op de tekening is ook een nieuwe lichtmast te zien voor de KFC. Op de hoek van de Dappermarkt voor de KFC bevindt zich echter al een lichtmast. De woningen boven de KFC betreffen hoekwoningen met raampartijen aan beide straten. Volgens het nieuwe ontwerp zou er nu voor beide gevels een lichtmast komen te staan. Dit betekent dat de hoekwoningen 's avonds van twee kanten zullen worden verlicht, wat voor veel lichtoverlast zal zorgen. Ik wil u daarom verzoeken om deze lichtmast uit het ontwerp te halen. In plaats van lichtmasten op beide straten zou wellicht gekozen kunnen worden voor een lichtmast op de hoek, die beide straten belicht.	130	Er moet nog een definitief verlichtingsplan worden opgesteld. Hierbij wordt gelet op het verlichtingsniveau en op een gelijkmatige spreiding van lichtpunten. De door u beschreven situatie op de hoek Dapperstraat/Eerste van Swindenstraat is inderdaad ongelukkig. Dit zullen we oplossen door de verlichtingssterkte van de betreffende lichtmast te verlagen.	deels overgenomen
Openbare verlichting	Op de nieuwe lantaarnpalen worden in het voorjaar bloembakken geplaatst en in het najaar de kerstverlichting. Daarom is het handig als hier al rekening mee wordt gehouden dat er een stopcontact in de lantaarnpaal wordt gemaakt voor de verlichting, zodat er geen snoeren meer door de straat lopen en dat een winkel niet meer de stroomvoorziening moet verzorgen.	73	De bestaande lantaarnpalen blijven behouden. De ervaringen met stopcontacten in lichtmasten in de Dapperstraat zijn slecht. Kerstverlichting is een privaat initiatief. Indien de initiatiefnemer dit wil kan er overwogen worden om ondergrondse meterkasten/stopcontacten te realiseren. De kosten hiervoor zijn voor de initiatiefnemer.	uitleg
Elektrische laadpalen	Twee elektrische laadplaatsen voor de hele straat lijkt niet heel toekomstbestendig?	56	Laadpalen worden geplaatst naar behoefte. Als een parkeerplaats wordt omgezet naar laadplaats betekent dit dat auto's die niet elektrisch zijn hier niet mogen parkeren. Dit verhoogt de parkeerdruk op de overige parkeervakken.	uitleg

Categorie 10. Laden en lossen

Laden en lossen bij AH	<p>De laad- en los plek die momenteel is ingetekend is t.h.v. huisnummer 91 is, zoals ik het kan zien, 4 parkeervakken à 5 meter oftewel 20 meter in totaal. In de bijlage heb ik een overzicht toegevoegd waarop zichtbaar is dat onze vrachtwagen minimaal 21 meter lengte nodig heeft. Wij zien dan ook graag dan de laad- en losplek i.p.v. 20 meter wordt verlengd naar 25 meter. De breedte van onze vrachtwagen is 2,60 maar het parkeervak is slechts 2,50 breed. Wij zouden graag zien dat de breedte van de laad- en losplek wordt verbreed naar 3 meter. Om zo efficiënt mogelijk te werken zouden we graag zien dat de laad- en losplek, die dus 25 meter lang zou moeten zijn, inclusief de drempel, 1 parkeervak naar rechts opschuift, zodat het gele vak op de schets in de bijlage (de werkruimte voor op/afrijden lading) recht tegenover onze laad- en losdeur komt te staan t.h.v. huisnummer 83. Het lijkt me vanzelfsprekend dat de laad- en losplek zoveel mogelijk wordt toegepast op de supermarkt waar de meeste vrachtwagens per week aan de deur komen (gemiddeld minimaal 4 per dag). De 2 bomen die nu staan ingetekend, links en rechts van de drempel t.h.v. huisnummer 51 t/m 81 en wanneer de laad- en losplek opschuift op ons verzoek zijn het de bomen t.h.v. huisnummer 83 t/m 91, zouden we graag niet geplaatst zien worden omdat de vrachtwagen daar moet kunnen in- en uitsteken plus de achterdeur van de vrachtwagen moet kunnen openzwaaien.</p>	28	<p>Er komen 12 laad- en losplaatsen in de straat. Om laden en lossen in de parkeerstrook te vergemakkelijken is de parkeerstrook 2,50m breed gemaakt waar normaal 2 meter volstaat. Bij 2,50m kan ook een vrachtwagen gebruik maken van de parkeerstrook (wielbasis 2,40m).</p> <p>De laad- en losplek voor de Albert Heijn wordt, op uw verzoek, verlengd tot 25,5m. Het verschuiven van de laad- en losplek van de Albert Heijn is niet mogelijk i.v.m. het planritme van de bomen. Er mogen niet minder bomen worden teruggeplant dan nu in het ontwerp staat.</p>	Uitleg en overgenomen in het ontwerp
------------------------	---	----	---	--------------------------------------

Voldoende ruimte laden en lossen	<p>Het ontbreekt in het VO aan een laad- en losplek bij de Albert Heijn en Lidl, het zal sowieso verstandig zijn daar zo'n plek te reserveren aangezien hier altijd vrachtwagens komen te staan.</p> <p>What worries me is the impact on vehicle traffic: a lot of shops get delivery on the street, which already creates very busy situation. With one-direction lane this may get even worst: shops need in any case to get deliveries. In particular I wonder how the big Albert Heijn will manage with the trucks bringing goods. I hope everything will not get stuck in a gigantic bottle neck.</p>	36, 44	<p>De Lidl laadt en lost in de Tweede van Swindenstraat. De Albert Heijn laadt en lost wel in de Eerste van Swindenstraat en gebruikt daarvoor een parkeerstrook. Om laden en lossen in de parkeerstrook te vergemakkelijken is de parkeerstrook 2,50m breed gemaakt waar normaal 2 meter volstaat. Bij 2,50m kan ook een vrachtwagen gebruik maken van de parkeerstrook (wielbasis 2,40m). De laad- en losplek voor de Albert Heijn wordt daarbij verlengd naar 25,5 meter. Doordat de Eerste van Swindenstraat een eenrichtingsverkeer krijgt is er meer ruimte op de rijbaan. Op de rijbaan is laden en lossen bovendien niet toegestaan. Om dit te kunnen handhaven geldt er na de herinrichting een stopverbod.</p>	uitleg
Positief over laden & lossen	Locatie laden en lossen geen probleem.	138	Goed om te horen dat u positief bent over laden & lossen	Voor kennisgeving aangenomen
Aantal laad-en losplekken	In de Javastraat staan er altijd veel lossende vrachtwagens en parkerende auto's die geen plekje kunnen vinden, daar is in dit ontwerp geen rekening mee gehouden. kunt ook laten zien hoe dat opgelost is?	1	<p>In het nieuwe ontwerp komen meer plekken voor laden & lossen waardoor er minder overlast is op de rijbaan. Op deze manier kan de veiligheid van de fietsers beter worden gewaarborgd. Voor laden en lossen worden 30 parkeerplekken (12 locaties) aangewezen met venstertijden van 07:00 uur t/m 11:00 uur. Buiten deze venstertijden kunnen de laad- en losplekken gebruikt worden om te parkeren. De laad en losplekken zijn ingetekend op logische plekken ten opzichte van de winkels. Verder is er gekozen voor een bredere parkeerstrook (2,5m breed). Dit maakt in- en uit parkeren makkelijker. Op de rijbaan is laden en lossen niet toegestaan. Om dit te kunnen handhaven geldt er na de herinrichting een stopverbod.</p>	uitleg

Categorie 11. Voetpad

Uitvoerings-suggestie	Beginnen aan de zuidzijde met verbreden trottoir.	33	In welke volgorde de werkzaamheden zullen plaatsvinden is nog niet bekend. Dat zal worden bepaald in de volgende fase. Wensen en eisen van bewoners en ondernemers worden hierin meegenomen.	uitleg
Openingstijden terrassen	Het aantal terrassen is beperkt en dat zou ik graag zo houden. Wat zijn de openingstijden van de terrassen? Het lijkt me nodig deze te beperken tot 21.00 uur.	45	In de horecanota 2012 wordt de Eerst van Swindenstraat als een gemengde buurt aangemerkt. Hierdoor mogen terrassen doordeweeks van 07:00 uur tot 00:00 uur en in het weekend van 07:00 uur tot 01:00 uur voor bezoekers geopend zijn.	uitleg
Ruimte voetpad	Houden we rekening met een ruime vrije loper van de voetpaden, rekening houdende met minder validen en de te verwachten/huidige intensiteit? Ook ter hoogte van de versmallingen als gevolg van de terrassen zoals bij de McDonald's en ter hoogte van Bar Botanique? Bij laatstgenoemde is plek om op te stellen voor voetgangers die de oversteek van de Pontanusstraat willen wagen te smal. Meenemen van een margestrook voor de bestaande en eventueel te creëren geveltuinen, vooral aan de zuidkant van de EvS.	49	Momenteel zijn er aan weerszijden van de straat vrij liggende fietspaden. Deze fietspaden zijn 1,80 breed en daarmee te smal voor het aantal fietsers dat tegenwoordig gebruikt maakt van de fietspaden. Dit zorgt regelmatig voor conflicten tussen fietsers en voetgangers. In het voorlopig ontwerp zijn geen vrij liggende fietspaden meer opgenomen. Automobilisten en fietsers gaan de rijbaan delen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietser én voetganger. Er is op alle punten voldoende ruimte voor mensen met een fysieke beperking om zich te verplaatsen door de straat. Tevens wordt de oversteek bij de Pontanusstraat voldoende gefaciliteerd. Er blijft ruimte op het voetpad voor eventuele toekomstige geveltuinen.	uitleg
Versmalling voetpad Pontanusstraat	Dringend verzoek om iets te doen aan de flessenhals die ontstaan is door de uitstallingen en terrassen richting de Pontanusstraat : voetgangers komen daar echt in de knel en moeten zich een weg banen. Invaliden zijn helemaal de klos.	72	In het nieuwe ontwerp is er voor iedereen voldoende ruimte op het trottoir om hier veilig en prettig te passeren.	uitleg
Terras Bar Botanique	Om het ruimtelijke straatbeeld te waarborgen, zouden terrassen als Bar Botanique niet het zicht aan de rijweg moeten ontnemen.	83	Het terras van Bar Botanique is zo gepositioneerd dat er in het nieuwe ontwerp voldoende ruimte en zicht is om een veilige verkeerssituatie te borgen.	uitleg

Terrassen uitbreiding	Terrasvoorziening is een goed idee, hopelijk kan dit wat aantrekkelijke horeca naar de straat trekken die de straat kan upgraden (dus geen McDonald's, maar een echt café of koffiezaak). Qua ontwerp mis ik de gelegenheid voor horeca om terrasjes neer te zetten. Als we aantrekkelijker willen worden voor winkelend publiek, dan is een aantal terrasjes een waardevolle toevoeging. Qua ontwerp gaan we ook meer richting het uiterlijk van de Javastraat, en wat dat een aantrekkelijker winkelstraat maakt zijn de verschillende leuke horeca plekjes met terrasjes. Het is jammer dat dat niet terugkomt in het ontwerp.	36, 114	De bredere trottoirs bieden in de toekomst meer ruimte voor voorzieningen zoals terrassen. In het ontwerp worden geen terrassen uitgebreid. Wel kunnen terraseigenaren na de herinrichting een aanvraag bij het stadsdeel indienen voor een vergunning voor een terrasuitbreiding.	uitleg
Versmalling bij Bar Botanique en Pontanusstraat	Wij gaan niet akkoord met de inrichting in de omgeving van Bar Botanique. Wij gaan niet akkoord met de voorgestelde inrichting van deze hoek van de Eerste van Swindenstraat en Pontanusstraat. Het is onduidelijk hoe breed de vrije doorgang is ter hoogte van de hellingbaan (moet minstens twee meter zijn). Verder wordt de toegang tot de hellingbaan ook nog eens deels geblokkeerd door een terras aan de gevel van Bar Botanique en op gevelhoogte verder nog door een ander terras. Bar Botanique claimt verder alle ruimte aansluitend op de rijbaan in de vorm van een omheind terras waardoor een doorgang onderlangs onmogelijk wordt gemaakt. Dit voor ons onaanvaardbare voorstel kan worden opgelost door de verhoging te verbreden tot aan de laad- en losplaatsen. Dit gaat dan ten koste van een deel van het terras van Bar Botanique maar de keuze is toegankelijkheid voor mindervaliden en blinden- en slechtzienden of de economische belangen van een commerciële uitbater. We willen daarbij wijzen op het feit dat de gemeente Amsterdam het VN-verdrag voor mensen met een beperking heeft	133	De hellingbaan is op deze plaats 2,9m breed en voldoet aan het vigerende beleid ten aanzien van toegankelijkheid. Met deze breedte zou de doorgang bij de hellingbaan voldoende zijn voor mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen. Het lagere deel ter hoogte van de Eerste van Swindenstraat 547 is vanuit zuidwestelijke richting goed bereikbaar voor mensen met een fysieke beperking. De doorgang vanuit noordoostelijke kant is krappert maar biedt tevens voldoende gelegenheid om te passeren.	uitleg

	omarmd oftewel zorg voor toegankelijkheid voor iedereen en in het bijzonder voor mensen die afhankelijk zijn van hulpmiddelen.			
Brede voetpaden	Graag brede voetpaden.	135	Er komen bredere voetpaden.	uitleg
Doel bredere voetpaden	Is dit het voornaamste doel van de brede stoep, dat er meer terrassen kunnen komen? Wij vragen ons af of de brede stoep werkelijk een toegevoegde waarde gaat hebben voor de bewoners. Op het voorlopige ontwerp staat de loopstrook gepland tussen de gevel en de terrassen - wij hopen dat het in werkelijkheid ook zo gaat werken, al lijkt het niet echt logisch. Er lijkt kans te zijn dat de brede stoep door terrassen wordt ingenomen en mensen omheen moeten slalommen.	136	De bedoeling van de brede stoep is om voetgangers meer ruimte te geven. De brede stoep dient niet als doel om de terrassen uit te breiden/ meer ruimte te geven. Alle terrassen behouden dezelfde m2 meters. Wel kunnen terraseigenaren na de herinrichting een terrasvergunning bij het stadsdeel indienen voor een terrasuitbreiding. Er wordt dan beoordeeld of uitbreiding mogelijk is waarbij rekening wordt gehouden met de doorgang van voetgangers.	uitleg
Toegankelijkheid	Wat betreft de hoek Eerste van Swindenstraat met de Pontanusstraat verzoeken wij u om rolstoel- en scootmobiel vriendelijke afritten te maken.	133	De gemeente is wettelijk verplicht om te voorzien in een toegankelijke oversteek. De voetgangersoversteek Eerste van Swindenstraat-Pontanusstraat valt echter buiten de opdracht van dit project. We zullen dit intern opnemen.	uitleg
Toegankelijkheid	Er moet echter wel voor worden gezorgd dat de voetgangers onbelemmerd de kruising kunnen oversteken, zowel in de Eerste van Swindenstraat als in de Dapperstraat. Nu staan alle hoeken van de kruising volgebouwd met kramen van de Dappermarkt. Voetgangers, waaronder velen met een beperking, moeten dan een stuk over de straat lopen omdat er geen sprake is van een obstakelvrije looproute, wat vanzelfsprekend gevaarlijke situaties oplevert.	133	Het vrij liggende fietspad komt te vervallen. Daarmee is er meer ruimte voor de voetganger op de kruising.	

Categorie 12. Maatregelen wateroverlast (rainproof)

Suggestie opvangen regenwater	Hoe zit het met afwatering van regenwater? Is het geen optie om deels een meer open bestrating aan te leggen (bijvoorbeeld: onder de parkeerplekken) zodat water makkelijker wegzakt in de bodem ipv in het riool.	46	De nieuwe straat krijgt een profiel waarin het mogelijk wordt meer regenwater op te slaan in de rijbaan/parkeerstrook. Open bestrating is gezien het verstoppingsgevaar (bladeren) geen optie.	uitleg en niet overgenomen
Afvoer regenwater	Hoe wordt het regenwater afgevoerd?	69	In eerste instantie wordt het regenwater via kolken in de rijbaan afgevoerd naar het regenwaterriool. Dit regenwaterriool staat in verbinding met het oppervlaktewater bij de Mauritskade. De nieuwe straat krijgt een profiel waarin het mogelijk wordt meer regenwater op te slaan in de rijbaan/parkeerstrook. Door de herprofilering kan het voetpad goed afwateren op de rijbaan en parkeervakken. Hierdoor neemt de kans op schade door wateroverlast af.	uitleg
Wateroverlast	De hoek van de Eerste van Swindenstraat-Pontanusstraat wordt al jaren geteisterd door wateroverlast na een flinke regenbui. Ik heb tig aantal keren 14020 ingeschakeld, de laatste keer verwees men naar Waternet. Melding -voor 14020- opgelost.... Juli 2020 En vervolgens gebeurt er niets. Volgens mij heeft deze hoek ook met de riolering van de van Swindenstraat te maken. Tja, terrasje Gemeente Pils.... Ik verzoek u dit eindelijk eens 'integraal' op te lossen. De uitstraling is zo nogal 'nat'. De huidige riolering in de straat is niet in staat om het regenwater van een iets meer dan milde regenbui goed af te voeren. De putten staan dan onder water, de parkeerplekken en trottoir lopen over. Ook de riolering aansluiting naar de winkels toe is haaks aangelegd	83, 129	De kolken en de aansluitingen op het riool worden vernieuwd. Het kan zijn dat hier een verstopping zit door bijvoorbeeld boomwortels. De nieuwe straat krijgt verder een profiel waarin het mogelijk wordt meer regenwater op te slaan in de rijbaan/parkeerstrook. Door de herprofilering van de bomen kan het voetpad goed afwateren op de rijbaan en parkeervakken. Hierdoor neemt de kans op schade door wateroverlast af.	uitleg

	waardoor er vaak verstopping ontstaan. Wat wordt hiertegen gedaan in het nieuwe ontwerp?			
Hoogteverschil i.v.m. wateroverlast	Wat is het hoogteverschil tussen trottoir en winkelvloer/-drempel? Als het gelijklopend is hebben we straks wateroverlast in de winkels.	129	Wij gaan uit van 2 cm tussen dorpel en bestrating. De nieuwe straat krijgt een profiel waarin het mogelijk wordt meer regenwater op te slaan in de rijbaan/parkeerstrook. Door de herprofilering van de bomen kan het voetpad goed afwateren op de rijbaan en parkeervakken. Hierdoor neemt de kans op schade door wateroverlast af.	uitleg

Categorie 13. Overig

Complimenten op het ontwerp	Complimenten op het ontwerp, tijdsplanning, vervanging van de bomen, plaatsen extra plantenbakken, oplossen wortelopdruk, extra fietsparkeerplekken, eenrichtingsverkeer, bredere stoepen, minder parkeervakken, fietsen op de rijbaan, nieuwe materialen zoals bankjes, nieuwe bestrating en de juiste locaties voor de afvalcontainers.	4, 6, 9, 10,11, 12, 15, 16, 20, 29, 32, 33, 34, 35, 38, 40, 44, 66, 73, 96, 101, 102, 108, 114, 121, 122, 126, 135	Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het voorlopig ontwerp.	voor kennisgeving aangenomen
Drinkwaterpunt	Een drinkwaterpunt op een druk bezochte plek als de Dappermarkt cq kruising Dapperstraat – EvS is geen overbodige luxe. De Dapperstraat is geen extreem beschutte straat en a.g.v. de hittestress valt een publiekelijke drinkwatervoorziening daarom aan te bevelen. Dit biedt meteen weer een 'bron' voor ontmoeting tussen verschillende gebruikers van de markt en buurt.	49	Uw suggestie is overgenomen in het definitief ontwerp.	overgenomen in het ontwerp
Noodzaak herinrichting	Ik zie de noodzaak van herprofilering niet in. Ik zie op het fietspad geen omhoog gedrukte tegels, de bomen zien er gezond uit. En ook dat eenrichtingsverkeer zie ik niet als een verbetering. Zoals de straat nu is, is hij volgens mij prima. Is het echt nodig om alles weer om te gooien om te bereiken dat er minder parkeerplaatsen overblijven? Dit lijkt me een ingreep die je ook kunt doen	26, 111, 140	Dank voor uw reactie. De Eerste van Swindenstraat is toe aan een opknapbeurt. De straatstenen worden elk jaar recht gelegd zodat bewoners en gebruikers van de straat er geen last van hebben. Dit neemt niet weg dat er vaak wortels moeten worden afgezaagd, zand moet worden aangebracht en de straat opnieuw bestraat moet worden. Het is de overtuiging van de gemeente dat de straat overzichtelijker en leefbaarder wordt voor bewoners en	uitleg

	<p>zonder dit dure plan. De motivering dat dit plan nodig is om het winkelen te bevorderen, lijkt me ongegrond. Bij het huidige, belabberde winkelaanbod in deze straat zal een andere inrichting niet meer winkelend publiek trekken en op nog een straat met horeca en meer terrasjes zitten we vanwege de overlast voor omwonenden ook niet te wachten. Al met al zie ik geen positieve punten aan dit plan.</p> <p>Ik ben dan ook benieuwd welke voordelen er zouden zijn in het voorstel. Er wordt tenslotte een flinke investering gemaakt, budgetten zijn beperkt, zeker in deze tijd. Verder kunnen werkzaamheden langdurig overlast geven voor winkels, bewoners, bezoekers. Al met al lijkt me dat er een grote investering voorgesteld wordt, die disproportioneel veel nadelen geeft, lange tijd overlast gaat geven. Er zijn ongetwijfeld veel goedkopere oplossingen, die wel de voordelen en niet de nadelen geven.</p>		<p>aantrekkelijker voor winkelend publiek. Met deze ingreep krijgt de straat een broodnodige impuls. Een impuls voor de straat is ook al jarenlang de wens van ondernemers. Over de uitvoering wordt nog gesproken met ondernemers en bewoners. Het is bijvoorbeeld mogelijk om kort maar hevig het werk uit te voeren of langduriger maar met een betere bereikbaarheid van winkels/woningen. Hierin is nog geen keuze gemaakt, deze zal worden gemaakt in samenspraak met bewoners en ondernemers.</p>	
Onderhoudskosten	Wat zijn de onderhoudskosten op jaarbasis en wat zijn de reinigingskosten op jaarbasis?	33	De schatting is dat onderhoud- en reinigingskosten jaarlijks circa 20.000,- euro bedragen.	uitleg
Visie project	In de toelichting op het voorlopig ontwerp van de Eerste Van Swindenstraat mis ik een brede visie op de as Oosterpark -Eerste Van Swindenstraat - Javastraat (en zelfs Flevopark). Deze locaties worden niet éénmaal genoemd in het ontwerp. Met name de relatie met de Javastraat lijkt mij belangrijk input voor het ontwerp van de Eerste Van Swindenstraat. Vooral de vraag of het als één winkelstraat moet worden gezien, of juist als twee aparte gebieden met hun eigen karakteristieken, lijkt me relevant in de keuzes die worden gemaakt bij de herinrichting. Maar ook een bredere visie op de hele as Oosterpark-Flevopark lijkt me	30	De projectopdracht behelst de Eerste van Swindenstraat van gevel tot gevel vanaf de Pontanusstraat tot en met de aansluiting op het 'plein' bij de Linnaeusstraat. Bij de kruising met de Dapperstraat wordt de gevellijn als grens aangehouden. De herinrichting is wel in samenhang en afstemming met verschillende andere programma's en activiteiten in de straat en het gebied gedaan. In de hele buurt is er gekozen voor eenzelfde aanpak: geen vrijliggende fietspaden meer, dezelfde materialisering en het hetzelfde profiel. Fysiek wordt er momenteel ook onderzocht hoe we Javastraat en Eerste van Swindenstraat beter kunnen verbinden.	uitleg

	relevant. Welke functie neemt de Eerste Van Swindenstraat hierin in? Moet het een belangrijke verbindingsweg worden voor fietsers en wandelaars tussen de 2 parken of is dit helemaal geen doelstelling? Mijn verzoek is: - In het ontwerp dient ook een paragraaf te worden genomen op een brede visie op de as Oosterpark -Eerste Van Swindenstraat - Javastraat - Flevopark, met nadruk op de relatie met de Javastraat maar ook de rol die de Eerste Van Swindenstraat inneemt als stepping stone tussen de genoemde 2 parken.			
Bezuinigingen project	Mijn verwachting is dat door de Covid-19-crisis drastische bezuinigingen zullen worden ingevoerd om de uitgegeven miljarden te compenseren. Daarom zal/moet de nadruk liggen op besparing op / spreiding door: a) investeringen; b) onderhoudskosten; c) reiniging van de straat en d) fasering over een aantal jaren.	33	Vooralsnog lijken er geen bezuinigingen aangekondigd voor de herinrichting en gaan we ervan uit dat de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.	uitleg
Financiering project	Er is voor de herinrichting 1.5 miljoen Euro gereserveerd. Scenario 1 "Behoud van de bomen" kost 1.7 miljoen Euro, het VO 2 miljoen. Wie betaald deze extra 0.3 miljoen voor het ambitieuze VO plan? De bewoners via de gemeentebelasting?	131	De financiering van het project is reeds geregeld.	uitleg
Vertraging uitvoering	Het is alleen jammer dat de daadwerkelijke werkzaamheden pas in de zomer van 2021 beginnen, wat is daar de reden van? De straat is heel erg aan vernieuwing toe en het gebrek aan onderhoud van de laatste jaren levert gevaarlijke situaties op. Er zijn veel tegels die op een gevaarlijke manier los liggen en scheef staan.	114	Als dit plan wordt goedgekeurd moet het eerst nog verder technisch worden uitgewerkt naar een bestek. Daarnaast moeten er verschillende verplichte procedures worden doorlopen en vergunningen worden aangevraagd voordat de uitvoering kan starten. De doorlooptijd van zulke procedures zijn lang.	uitleg
Planning uitvoering	Wanneer gaat deze renovatie plaatsvinden? Hoelang duurt de herprofilering van de straat? Wat is de aanvangsdatum	29, 129	Naar verwachting zullen de werkzaamheden begin 2022 starten. De uitvoering van de herinrichting van de straat duurt ongeveer een	uitleg

	en opleverdatum? Gebeurt de herprofilering in fases of wordt de straat in 1x helemaal overhoop gehaald?		jaar. De precieze aanvangsdatum en opleverdatum zijn nog niet bekend. De herinrichting wordt gefaseerd uitgevoerd. Hoe de fasering eruit gaat zien wordt na de vaststelling van het definitief ontwerp bepaald in een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) plan. De wensen en eisen van bewoners en ondernemers worden meegenomen in dit plan.	
Uitstellen uitvoering	Stel het opknappen van de straat uit de winkeliers uit de straat kunnen dit er niet bijhebben door de corona hebben we het al heel zwaar laat ons eerst weer financieel opkrabbelen anders is dit de doodsteek voor ons	47	In de volgende fase zal worden besloten op wat voor manier de uitvoering plaats gaat vinden. Dit kan kort en hevig of langer maar met betere bereikbaarheid voor winkels en woningen. Deze keuze zal samen met ondernemers en bewoners worden gemaakt. De uitvoering duurt ook nog even. De uitvoeringsdatum staat nu begin 2022 op de planning. Na de feestdagen zodat winkeliers hier geen overlast van hebben.	uitleg
Maatregelen tijdens uitvoering	Wat voor parkeer alternatief krijgen bezoekers met de auto tijdens de verbouwing? Waar kan de parkeerdruk opgevangen worden? Kan de gemeente tijdens de verbouwing het parkeertarief reduceren of 1 uur gratis parkeren aanbieden? Bijvoorbeeld op het terrein van het Tropenmuseum?	129	Het is nog niet bekend welke maatregelen genomen worden tijdens de uitvoering van de herinrichting. Hoe deze tijdelijke maatregelen eruit gaan zien wordt na de vaststelling van het definitief ontwerp bepaald in een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) plan. De wensen en eisen van bewoners en ondernemers worden hierin meegenomen.	uitleg
Overlast	Er is veel overlast vanwege drugsdeals en hangjeugd. Ik zou het ook op prijs stellen als er ook gewerkt zal worden om het een straat te maken waar er voor straat dealers van drugs geen plek meer zal zijn. Ook zal het fijn zijn als mensen op de hoek van de Dappermarkt en de Eerste van Swindenstraat niet meer in de zomer tot middernacht de buurtbewoners overlast zullen bezorgen. Bezoekers van de MC Donald's veroorzaken vooral in 's avonds in de zomer veel geluidsoverlast en rommel.	27, 135, 137	Helaas valt dit soort overlast buiten de fysieke herinrichting van de straat. Wel hopen we dat de herinrichting gaat zorgen voor een prettiger en leefbaarder woon- en winkelgebied. Alle ondernemingen in de Eerste van Swindenstraat worden op grond van de APV van Amsterdam als dagzaken gekwalificeerd. In het kader hiervan mogen ze conform dezelfde openingstijden voor bezoekers geopend zijn. Openingstijden doordeweeks zijn van 7:00 tot 1:00. Daar kan niet zomaar van worden afgeweken; dat gebeurt alleen bij structureel wangedrag.	uitleg

	Bezoekers eten hun hamburger op in de auto terwijl ze met open ramen keihard muziek draaien. Nadat de maaltijd is genuttigd worden verpakkingsmaterialen pardoes op straat gegooid. Kunnen de openingstijden door de weeks beperkt worden tot 23:00?			
Inzetten van extra handhaving	Dit project lijkt mij heel goed, maar het probleem zit ergens anders. Namelijk, dat het gebied (Eerste Van Swindenstraat en Dappermarkt) onveilig wordt na 8 uur 's avonds. Mijn vriendin (die daar vaak alleen loopt) is al een aantal keren beledigd door daklozen en dronken mannen. Mijn vraag is dus: komt er ook met de opknopbeurt een nieuwe aanwezigheid van de politie? Dat is zeer nodig.	68	Dit project gaat alleen over de herinrichting van de openbare ruimte. Wel wordt er gekeken om minder zitgelegenheden te creëren in de straat om (nachtelijke) overlast tegen te gaan. Hierbij gaat het met name om zitelementen op de groenbakken. Op basis van de ingebrachte inspraakreacties op dit punt heeft de gemeente besloten de zitelementen van de groenbakken te verwijderen en te vervangen op een dunnen rand rondom de bakken. De bakken zijn daarmee enkel nog bedoeld ten behoeve van het groen.	uitleg
Inzet camera's	Alleen op de markt hangen camera's. In de stadsstatistiek is te zien dat de criminaliteit in de buurt sinds 2014 flink is toegenomen. Dit merken we aan het aantal inbraken en binnendringen in ons pand. De criminaliteit waar wij last van hebben vind plaats in de nacht. Extra toezicht lijkt me erg moeilijk waarmee camera's vrees ik het enige middel is dat overblijft.	45	Het ophangen van extra camera's valt buiten de fysieke herinrichting van de straat. Wel hopen we dat de herinrichting gaat zorgen voor prettiger en leefbaarder woon- en winkelgebied.	uitleg
Snelheid beperkende maatregelen	Snelheid beperkende maatregelen voor automobilisten en vooral voor motorrijders zijn gewenst. Tijdens venstertijden moet de snelheid van auto's motorfietsen en brommers misschien verder omlaag naar 15 km per uur? Dat moet natuurlijk wel worden gehandhaafd. Komen de verkeersdrempels wel terug in het nieuwe ontwerp? Argument om deze terug te brengen: de straat wordt veel gebruikt als racebaan door motorrijders die niets anders doen dan uren achtereen met veel kabaal	2, 10, 45, 72	Conform vastgesteld gemeentelijk beleid wordt in 30km/u gebieden straatbaksteen toegepast. Door het toepassen van straatbaksteen krijgt de straat meer het uiterlijk van een woonstraat en wordt er minder hard gereden. Daarbij komen er verkeers-remmende maatregelen terug in de vorm van drempels en conform de richtlijnen van de gemeente Amsterdam. Er komen 7 drempels terug. Deze functioneren bovendien als oversteekfunctie voor mindervaliden. Om de 75 meter komt er een drempel. Door de fietser naar de rijbaan te verplaatsen zal deze meer de snelheid in de straat gaan bepalen.	uitleg

	(door gemanipuleerde uitlaten) door de straat scheuren. eenrichtingsverkeer zal dat wel wat verminderen maar een strakke rijweg lokt dit gedrag weer sterker uit. Ook het vrachtverkeer in de Eerste van Swindenstraat zorgt voor erg veel overlast. Wanneer er snelheid beperkende maatregelen komen voor verkeer, biedt dan geen mogelijkheden om je vrachtwagen ergens stationair te laten draaien en eventueel het vrachtverkeer ontmoedigen de straat in te rijden zou dat erg fijn.		Vrachtwagens helemaal weren uit de Eerste van Swindenstraat is niet mogelijk vanwege de bevoorrading van de vele winkels in de straat.	
Alcoholverbod	Ik zou graag zien dat er een openbaar alcoholverbod komt in de buurt!	59	Een openbaar alcoholverbod geldt in bepaalde gebieden van Amsterdam. De Eerste van Swindenstraat valt hier echter buiten. Een alcoholverbod invoeren valt buiten de fysieke herinrichting van de straat. Ernstige overlast door alcoholgebruik kunt u melden via het algemene nummer van de politie: 0900 8844. Bij acute bedreiging of geweld belt u met 112. Is er niet direct actie nodig, maar wilt u wel een melding doen, dan kunt u de gemeente bellen via 14 020. U kunt ook een melding doen met het formulier Melding Openbare Ruimte op onze website	uitleg
Uitbouw huizen	Uitbouwen, opbouwen, complete verdiepingen op huizen. De gemeente vindt alles prima. Geen enkele inspraak in het leven in je eigen huis maar wel graag je mening over hoe een straat eruit ziet. Wouw..	48	De herinrichting gaat niet over vergunningaanvragen van uitbouw van huizen. In het geval dat de gemeente een vergunning afgeeft kan daar tot uiterlijk 6 weken na publicatie nog bezwaar op worden gemaakt. Via www.overheid.nl kunt u zich abonneren op een mailing met daarin "berichten over uw buurt". U krijgt dan alle vergunningaanvragen te zien. Als er voor bepaalde werkzaamheden een vergunning van de gemeente nodig is wijzen wij aanvragers er altijd op vooral goed af te stemmen met belanghebbenden in de omgeving.	uitleg

Buiten scope project: 5G	Als laatste svp ook geen 5G "smart" rommel plaatsen. We leven al in een soep van straling, we hebben het niet nodig, willen het niet en bovendien is nog onvoldoende bekend wat deze exponentiele toevoeging van onnatuurlijke straling aan ons leefmilieu voor ons en andere levende wezens inhoudt.	126	De plaatsing van G5 masten valt niet binnen de opdracht van dit project.	uitleg
Buiten scope project: openbaar vervoer	Wat de bereikbaarheid betreft, het OV, bus 22, is uit de buurt verdwenen, die keert bij het Muiderpoortstation weer om. Dat treft de van Swindenstraat, én de markt!	83	De inregeling van buslijnen valt buiten de projectopdracht.	uitleg
Buiten scope project: Wijttenbachstraat	Ik zou in de Wijttenbachstraat ook eenrichtingsverkeer willen voorstellen, dan misschien de andere kant op. En dan kan de stoep m.n. aan de marktzijde breder worden en de fietsers naar de vrijgekomen rijbaan. Niet eens zo'n hele ingrijpende actie. ;)	32	De Wijttenbachstraat (en de rijrichting aldaar) valt buiten de opdracht van dit project.	uitleg
Buiten scope project: rookverbod	Richting voor verbetering/prioriteiten: een rookverbod in de buitenlucht; dit is goed voor de volksgezondheid en voorkomt het gebruik van de straat als asbak.	33	Deze suggestie valt buiten de scope van de herinrichting.	uitleg
Zebepad Pontanusstraat	Bij de eerste bijeenkomst ten tijde van het Programma van Eisen heb ik de gemeente gevraagd ook te kijken naar de oversteek ter hoogte van de Pontanusstraat. Het huidige zebepad ligt namelijk op dit moment niet (recht) in het verlengde van het trottoir op de Eerste van Swindenstraat en het trottoir onder het spoorviaduct. Dit lijkt me een gemiste kans: heldere zichtlijnen zijn m.i. belangrijk aangezien de Javastraat/Indische Buurt wat verstopt ligt achter het viaduct.	6	Het zebepad in de Pontanusstraat kan niet verplaatst worden. Dit geeft conflicten met vrachtverkeer dat uit de Eerste Van Swindenstraat de Pontanusstraat in draait.	uitleg
Buiten scope project: ecologisch lint	Als er duidelijkheid is over het geld, de prioriteiten, de inhoud/omvang/configuratie van het project en de fasering heeft het pas zin om het volgende verder uit te werken.	33	In de stedelijke Begroting vindt u op pagina 396 uitleg over het budget van de herinrichting. Uw suggesties vallen buiten de opdracht van dit project.	uitleg

	Aantrekkelijke Eerste Van Swindenstraat in een goed bewoonbare Dapperbuurt. Het Groenplan Dapperbuurt van Jungle Amsterdam zal aanzienlijk bijdragen aan gewenste en noodzakelijke verbeteringen. Voor het 'Ecologisch Lint' en verbeterde toegang naar het Oosterpark is het goed om na te denken (voorstudie) over a. meer groen in de straat, b. een tunnel voor fietsers en dieren onder de Linnaeusstraat naar het Oosterpark, c. een rotonde in combinatie met parkeren bij het Koninklijk Instituut voor de Tropen.			
Buiten scope project: Javastraat	Ik hoop dat de Javastraat op dezelfde wijze herzien wordt. Graag ook daar eenrichtingsverkeer voor auto's, geen dubbelpakeerders en kan er ook wat gedaan worden aan de sterkt naar de gevels aflopende en bij regen een beetje gladde voetpaden? Het is 1 winkelstraat in het verlengde van de ander.	44, 36,52 60, 67	Dank voor uw reactie. De inrichting van de Javastraat zit niet in de projectopdracht. Wij leren wel lessen van de Javastraat. Omdat het daar vaak druk is en er veel dubbel wordt geparkeerd is voorgesteld om eenrichtingsverkeer in de Eerste van Swindenstraat in te voeren.	uitleg
Buiten scope project: Linnaeusstraat	Zou het pleintje op de hoek van de Eerste van Swindenstraat/Linnaeusstraat voor nummer 31-35 ook meegenomen kunnen worden in de bestrating, zoals in de Eerste van Swindenstraat?	11	Dit pleintje valt buiten de projectopdracht. Wel zal er gekeken worden of/hoe het pleintje aansluit op het nieuwe ontwerp van de Eerste van Swindenstraat. Mogelijk worden er kleine aanpassingen gedaan zodat deze aansluiting goed is.	uitleg
Kunst	Dit kost het minste en levert het meeste voordeel op: kunst in de straat	33	Er wordt vanuit de opdracht van dit project geen kunst toegevoegd in de winkelstraat	uitleg
Literatuur	Literatuur: Groenplan Dapperbuurt; Jungle Amsterdam. Switchen – Hoe? Zo! – Handleiding om iets te doen wat je niet eerder hebt gedaan; Gijs van Dalven	33	Hartelijk dank voor uw tip.	voor kennisgeving aangenomen
Communicatie	Goed communiceren met de gebruikers van de straat.	33	Tijdens de herinrichting zal de gemeente zorgvuldig communiceren naar de bewoners en ondernemers over de laatste ontwikkelingen van het project.	uitleg

Balans winkelstraat woonstraat	<p>Het is belangrijk om te beseffen dat als straat een combinatie is van een winkelstraat en een woonstraat, is het in nadeel van de bewoners. Laten wij daarom aub niet vergeten dat Eerste van Swindenstraat vooral een fijne leefomgeving moet worden, omdat hier veel mensen wonen en de straat de kwaliteit van hun dagelijkse leven mee bepaalt.</p> <p>De Eerste van Swindenstraat is niet alleen een winkelstraat: het is ook een straat waar veel mensen wonen en er zijn stukken waar geen winkels zijn. Maak de straat niet alleen een winkelstraat maar zorg ook dat het een fijne straat is om te wonen.</p>	136, 141	Hier hebben wij rekening mee gehouden in het ontwerp. De Eerste van Swindenstraat moet inderdaad naast een winkelstraat, ook een woonstraat blijven.	reeds opgenomen in het ontwerp
Verspreidingsgebied brieven	<p>Verder wil ik ervoor pleiten dat jullie alle duizenden bewoners van de Indische buurt (Timorbuurt) actief benaderen met jullie voorlopig ontwerp, en ze ook uitnodigen voor inspraak. Bijvoorbeeld met brieven en die plattegrond in de brievenbus. Want al die mensen zijn jullie eerder vergeten te betrekken bij de plannenmakerij. Terwijl zij veel intensiever gebruik maken van die fiets- en wandelroute, dan de bewoners zelf die bijvoorbeeld halverwege de Eerste Van Swindenstraat wonen en maar een klein stukje van de straat gebruiken.</p>	63	De brieven zijn niet alleen verstuurd naar bewoners en ondernemers van de Eerste van Swindenstraat, maar ook naar alle omliggende straten van de Eerste van Swindenstraat met een totale oplage van 7.000. Daarnaast is via de Stadsdeelkrant, de website van stadsdeel Oost en social media ook aandacht besteed aan de ter inzage legging.	uitleg
Tunnel Javastraat	<p>Het zou goed zijn als de gemeente de Indische buurt en de Dapperbuurt met deze herinrichting letterlijk met elkaar gaat verbinden. Het zijn nu twee losse buurten naast elkaar gescheiden door een spoorviaduct.</p> <p>Neem kruising met de Pontanusstraat mee in dit project. Dé kans om een aantrekkelijke verbinding te maken met de Javastraat en de nog steeds verkeersonveilige situatie op dit kruispunt, en de wateroverlast, te verbeteren.</p>	6,49, 83	Wij nemen dit mee. Om een sterke verbinding met de Javastraat te maken zal in de volgende fase onderzocht worden of de tunnel naar de Javastraat meegenomen kan worden in het project. Hierbij wordt dan vooral gekeken naar de verkeerssituatie en manieren om deze veiliger te maken.	uitleg

	Ik wijs uitdrukkelijk op de karige uitstraling van het viaduct en de muren van het spoor. De kunstobjecten die destijds zijn aangebracht hangen verloren in de lucht. De verkeerstechnische aansluiting op tunnel en Javastraat is geheel onduidelijk.			
Suggestie: profiel op 1 niveau	Ik pleit er voor het plan veel ambitieuzer aan te pakken: geen gescheiden rijbanen en niveaus maar alles gelijkvloers, zodat alle deelnemers in gelijkwaardigheid de herwonnen straat met elkaar delen. Dit biedt mogelijkheden voor speciale evenementen en andere activiteiten, zie het succes van wandelgebieden en tijdelijke afsluitingen, bijvoorbeeld in het weekeind. Het nu voorliggende plan is nog teveel vanuit de autovoorraad bedacht.	102	Uw denkwijze is erg modern en vooruitstrevend. Helaas kunnen wij hier in dit project op dit moment niet in mee gaan. De voorgestelde inrichting is met veel partijen afgestemd. Hierbij is veel nadruk gelegd op de veiligheid en zijn discussies gevoerd over het samenvoegen en/of scheiden van soorten verkeer. Er moet ook ruimte worden gegeven aan motorvoertuigen en voetgangers moeten vooralsnog een eigen plek krijgen. Nogmaals, uw denkwijze is vooruitstrevend. Mogelijk zijn er in de toekomst plekken waar dit principe breed toegepast kan worden.	uitleg