Vraag en antwoord

Beantwoording van ingekomen vragen en reacties op het

Voorlopig Ontwerp Spoorlijnpad-Kazernepad

Amstelveen, 2 november 2026

Inleiding

Het voorlopig ontwerp voor het Spoorlijnpad-Kazernepad heeft tot en met 31 mei 2026 voor eenieder ter inzage gelegen. Bewoners en direct betrokkenen konden het voorlopig ontwerp inzien op de projectwebsite van de gemeente Amstelveen (www.amstelveen.nl/verbeteren-fietsroute-spoorlijnpad-kazernepad) en tijdens de bewonersavond op 11 mei 2026 voor het gedeelte van het Kazernepad (het fietspad ten zuiden van de A9). Daarnaast heeft op 12 mei 2026 een bewonersavond plaatsgevonden voor het deel Spoorlijnpad (het fietspad ten noorden van de A9). Binnen de inzagetermijn zijn voor beide delen vragen over het voorlopig ontwerp gesteld door bewoners en/of belanghebbenden. Op 29 september 2026 is er een bijeenkomst op locatie geweest met de bewoners van Tempelhof e.o./Oude Dorp. Vragen die als voorbereiding en tijdens dit overleg zijn gesteld zijn ook onderdeel van dit document.

Wijze van beantwoording

De ingediende vragen en reacties zijn hierna samengevat en anoniem weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de reactie die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De reactie is in zijn geheel beoordeeld. Links staat naast de nummering een (beknopte) opsomming van de punten uit de vragen en reacties en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het voorlopig ontwerp met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Bewoner 1 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
1. Behoud van de huidige breedte van het voetpad langs Tempelhof, in het belang van de veiligheid van voetgangers en bewoners die vanuit hun tuin de stoep/het fietspad op willen.	Doordat het spoor, net als vroeger, langs het oude perron zal lopen, krijgt de ruimte tussen de achtertuinen van Tempelhof en het water een nieuwe inrichting. Het trottoir wordt verbreed tot circa 3 meter, waarvan ten minste 1 meter als objectvrije ruimte geldt om te voldoen aan de spoorwegwetgeving. Op deze afstand wordt een markering op het trottoir aangebracht. Er komt dus geen hekwerk tussen het trottoir en het spoor, omdat het trottoir anders te smal wordt voor o.a. glazenwassers, de brandweer en andere hulpdiensten. Hiervoor komt de eerdergenoemde belijning van de objectvrije ruimte (hier mag niets staan of worden aangelegd) in de plaats. Tussen de sporen onderling en tussen het spoor en het fietspad wordt gras aangebracht. Dit wordt momenteel technisch verder uitgewerkt in het Definitief Ontwerp (DO).	Ja
2. Zorgen over geluidsoverlast door de bovenleiding (“zingende dubbele leidingen”) die dichter bij de woningen komt te liggen, en het effect op het uitzicht.	We zijn ons ervan bewust dat bovenleidingen onder bepaalde weersomstandigheden kunnen gaan trillen of geluid kunnen produceren door de wind. In het ontwerp wordt daarom rekening gehouden met het voorkomen van geluidsoverlast door de bovenleidingen. Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om dit te verhelpen, zoals het aanpassen van de mechanische spanning van de draden, het aanbrengen van dempers (gewichten) of het toepassen van aerodynamische oplossingen, zoals spoilers of omhullingen. Deze maatregelen worden ingezet op locaties waar de wind vrij spel heeft en geluidhinder kan ontstaan. Zie ook antwoord vraag 86.	Nee
3. Zorgen over een sterke toename (volgens indiener een factor 4) van elektromagnetische straling vanuit de verplaatste stroomleiding en mogelijke storingen in netwerkapparatuur.	Er is geen aanleiding om te verwachten dat de verplaatsing van de stroomleiding leidt tot storingen in netwerkapparatuur. De elektromagnetische velden van spoorbovenleidingen blijven ruim binnen de geldende blootstellingsrichtlijnen en nemen bovendien snel af naarmate de afstand tot de bovenleiding	Nee

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
	groter wordt. De verplaatsing van een stroomleiding leidt daarom niet automatisch tot een relevante toename van blootstelling of tot storingen in apparatuur.	
4. Twijfel of de verbreding van het fietspad daadwerkelijk veiliger wordt, gezien de huidige overlast van (opgevoerde) scooters, brommers en fatbikes en de beperkte handhaving hierop; suggestie om net als in het Vondelpark fatbikes en brommers te verbieden.	Brommers zijn verboden op het Kazernepad. Hier wordt ook regelmatig op gehandhaafd. Het weren van fatbikes valt niet binnen de scope van dit project. De landelijke ontwikkelingen op dit gebied worden nauw gevolgd; eventuele aanvullende maatregelen zullen daarop worden afgestemd. Daarnaast ligt het fietspad in de nieuwe situatie niet meer direct langs het voetpad bij de woningen, maar wordt het gescheiden door het tramspoor. Hierdoor neemt de afstand tussen fietsverkeer en voetgangers toe, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.	Nee
5. Zorgen over de bereikbaarheid van bergingen, tuinen en woningen voor onderhoud (hoogwerker, schildersstellage, glazenwasser) en voor hulpdiensten (ambulance, brandweer), en hogere onderhoudskosten als gevolg hiervan.	Zie beantwoording vraag 1.	Ja
6. Kunnen hulpdiensten in de nieuwe situatie gebruikmaken van het fietspad, bijvoorbeeld bij brand of andere calamiteiten?	Zie beantwoording vraag 13.	Nee
7. Zorgen dat de hondenuitlaatzone door de verplaatsing van het spoor dichter bij de tuinen van Tempelhof komt te liggen, met kans op vervuiling van tuinhekken.	Er is geen officiële hondenuitlaatzone bij Tempelhof. Daarnaast is het voor voetgangers niet toegestaan gebruik te maken van het spoor. Het hondenlosloopgebied bij de Poel blijft ongewijzigd bestaan.	Nee

Bewoner 2 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
8. Valt het spoor van de museumtram (en de organisatie die deze exploiteert) onder het spoorreglement/de spoorwetgeving.	Het museumspoor (en de exploiterende organisatie, in dit geval Stichting EMA) valt onder de reguliere spoorweg-wetgeving (Wet lokaal spoor).	Nee

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
9. Verzoek om een verharde toegang over het spoor naar het nieuwe fietspad, voor de 7 bergingen/fietsenstallingen aan het Tempelhofje die nu direct op het huidige fietspad uitkomen.	Er komt geen verharde toegang tussen het spoor en het nieuwe fietspad, omdat wandelen op het spoor niet is toegestaan. Oversteken is mogelijk via de Stationsstraat.	Nee
10. Bezwaar tegen versmalling van het voetpad (van 219 cm naar 139 cm) en het ontbreken van een obstakelvrije zone voor voetgangers; verzoek om het spoor 80 cm op te schuiven zodat de huidige breedte behouden blijft.	Zie beantwoording vraag 1.	Ja
11. Vraag of de nieuwe stroommasten op het voetpad komen te staan (mogelijk vlak voor de ramen van een appartement) en verzoek deze buiten het voetpad te plaatsen; gewezen wordt op tegenstrijdige informatie in de bijlagen hierover en over de aanduiding Tempelhof/Stationsstraat.	Er komen geen afzonderlijke stroommasten op het voetpad. De tram wordt gevoed via de bovenleiding, waarbij de benodigde elektriciteit via technische installaties elders langs het tracé wordt aangevoerd. Tussen de trambaan en het fietspad worden wel nieuwe gecombineerde masten geplaatst voor zowel de bovenleiding als de openbare verlichting. Dit zijn zogenoemde duo-masten, vergelijkbaar met de masten die al langs het spoor richting Amsterdam staan. De exacte afmetingen van de masten en de hoogte van de verlichting worden uitgewerkt in de technische ontwerpfase.	Nee
12. Verzoek om schriftelijke toezegging dat technische maatregelen worden genomen tegen het (bij wind) trillen/geluid maken van de bovenleiding, nu de stroommasten dichter bij het appartement (vlak voor de slaapkamer) komen te staan.	Zie beantwoording vraag 2.	Nee
13. Bezwaar tegen het ontbreken van een afscheiding/hek tussen voetpad en spoorbaan; vraag of dit is toegestaan volgens het spoorreglement en verzoek om een laag hek.	Wij achten een hekwerk tussen het spoor en het fietspad niet nodig, gezien de wettelijke en ruime afstand die ertussen aanwezig is. Er komt geen hekwerk tussen het trottoir en het spoor, omdat het trottoir anders te smal wordt voor o.a. verhuizers, glazenwassers, de brandweer en andere hulpdiensten. Hiervoor komt een belijning van de objectvrije ruimte (hier mag niets staan of worden aangelegd) in de plaats. Nood- en hulpdiensten hebben een vrije doorgang nodig van 3.5 meter, dus obstakelvrij. Het voetpad is circa 3 meter breed en voldoet daarmee op zichzelf niet aan deze eis. Zolang er geen hekwerk wordt geplaatst is het wel mogelijk om via de	Nee

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
	trambaan, het fietspad en het voetpad de huizen te bereiken. Daarnaast doet het hekwerk afbreuk aan de beeldkwaliteit van het Oude dorp.	
14. Waarom is een laag veiligheidshek ter hoogte van de tuinuitgang volgens de gemeente niet mogelijk?	Zie beantwoording vraag 13.	Nee
15. Welke calamiteitenroute voor hulpdiensten is in de toekomstige situatie voorzien?	Zie beantwoording vraag 13.	Nee
16. Waarom kan het toekomstige fietspad niet worden gebruikt als calamiteitenroute voor hulpdiensten?	Zie beantwoording vraag 13.	Nee
17. Welke fysieke maatregelen worden voorgesteld om te voorkomen dat bewoners, kinderen, bezoekers of huisdieren vanuit de tuinuitgang direct het spoor kunnen bereiken?	Zie beantwoording vraag 13 en 29, er komt een belijning van de objectvrije ruimte.	Nee
18. Zijn er alternatieven voor een hek als afscheiding tussen het voetpad en het fietspad?	Zie beantwoording vraag 13 en 29. Er komt een belijning van de objectvrije ruimte.	Nee
19. Verzoek om een schriftelijke toezegging voor een nulmeting onvoorziene schade van het appartementencomplex voorafgaand aan de start van de werkzaamheden.	Er wordt altijd een standaard nulmeting/voor-opname uitgevoerd voorafgaand aan de start van de werkzaamheden.	Nee
20. Geldt de nulmeting voor het volledige tracé, inclusief de woningen voorbij huisnummer 22 (huisnummer 23 t/m 25)?	De nulmeting geldt voor het volledige tracé, ook bij huisnummer 23 tot en met 25.	Nee
21. Vraag of de frequentie of het aantal dagen dat de toeristische tram rijdt, wordt uitgebreid.	De huidige frequentie wordt gehandhaafd. De museumtram wordt enkel op de zondag gereden gedurende 4 maanden in het zomerseizoen.	Nee
22. Vraag welke maatregelen worden genomen tegen (het groeiend aantal) brommers en brommobielen op de nieuwe fietssnelweg, en tegen het gebruik van het gebied bij de tuinen als hondenuitlaatplek.	Zie beantwoording vragen 4 en 7.	Nee
23. Bezwaar dat de woningen in het huidige ontwerp onvoldoende bereikbaar zijn voor hulpdiensten (ambulance, brandweer) en dat er te weinig ruimte overblijft voor onderhoudsmaterieel (stellages/hoogwerker) op veilige afstand van de spoorleidingen.	Zie beantwoording vragen 1 en 13.	Nee
24. Vraag naar het vervolgtraject/tijdpad na de reactietermijn, wat wordt bedoeld met een “definitief ontwerp”, en of hierna nog een inspraakronde volgt.	Het voorlopig ontwerp (VO) is gepresenteerd via de gemeentelijke website en tijdens de bewonersavonden, waarbij belanghebbenden de mogelijkheid hebben gekregen om een reactie in te dienen. De ontvangen reacties zijn beantwoord in	Nee

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
	dit document en, waar relevant, betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Op basis hiervan wordt het ontwerp verder gedetailleerd en waar nodig verfijnd. Vervolgens wordt het document "Vraag en antwoord" met het aangepaste ontwerp ter vaststelling voorgelegd aan het bestuur. Na vaststelling wordt het ontwerp aangemerkt als definitief ontwerp (DO). Belanghebbenden worden hierover geïnformeerd. Er is geen afzonderlijke inspraakronde voorzien op het definitief ontwerp. Aan de hand van dit ontwerp wordt er gestart met de planfase voor de technische uitwerking van het project.	

Bewoner 3 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
25. Bezwaar tegen versmalling van het trottoir.	Zie beantwoording vraag 1.	Ja
26. Bezwaar tegen het plaatsen van de masten van de spoorlijn op het trottoir.	Zie beantwoording vraag 11.	Nee
27. Bezwaar tegen het ontbreken van hekken/afscheiding tussen spoorbaan, fietspad en trottoir, mede gezien de snelheid van fietsers en fatbikes op dit fietspad.	Zie beantwoording 13.	Nee
28. Er zijn zorgen dat de hondenuitlaatplek dicht bij de tuintjes van bewoners komt te liggen doordat er geen hek langs de spoorbaan komt.	Zie beantwoording vraag 7.	Nee

Bewoner 4 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
29. Zorg over de veiligheid omdat hun tuin direct grenst aan het toekomstige spoortracé, met name voor (klein)kinderen die via het tuinhekje naar buiten lopen, terwijl er geen fysieke barrière tussen tuin/stoep en spoor is voorzien.	Zie beantwoording vraag 1 en 13. Er zal een duidelijke universele belijning op de stoep komen die aangeeft waar men buiten dient te blijven als de tram voorbij komt rijden. Bovendien gelden de lichtmasten als extra markering. Een fysieke afscheiding of een hek is op deze locatie niet mogelijk. Wij zetten in op een veilige verkeerssituatie in de nieuwe situatie. De museumtram rijdt hier uitsluitend op zondagen en wordt begeleid door een baanwachter (vlaggenman). Deze stapt uit om het kruispunt veilig te begeleiden en stapt daarna weer in de tram. Daarnaast passeert de tram dit gedeelte stapvoets vanwege de aanwezigheid van het kruispunt Stationsstraat en de benodigde verkeersveiligheid. Daarbij is het goed om te benadrukken dat er ook in de huidige situatie geen hek aanwezig is tussen het fietspad en het voetpad nabij tuinen. Momenteel maken onder andere fietsers, waaronder soms ook snel rijdende fatbikes, gebruik van het naastgelegen pad. In de nieuwe situatie rijdt de museumtram slechts beperkt, onder begeleiding en met een lage snelheid. Wij verwachten daarom dat de situatie veilig kan worden ingericht zonder aanvullende fysieke barrières. Naar aanleiding van gesprekken met bewoners zal een formeel verzoek worden gedaan aan Stichting EMA om de baanwachter/vlaggenman ter hoogte van De Tempelhof eerder uit te laten stappen. Het verzoek is om de baanwachter vanaf het gedeelte langs de woningen van De Tempelhof met de tram mee te laten lopen tot voorbij de kruising met de Stationsstraat. Hiermee wordt gedurende het gehele traject langs het wooncomplex extra toezicht gehouden op een veilige doorgang van de tram en overige weggebruikers.	Nee
30. Verzoek om aanvullende veiligheidsmaatregelen te onderzoeken specifiek ter hoogte van hun woning: een laag veiligheidshek, een grotere afstand tot het spoor, een aangepaste tracévoering, of extra afscheiding/buffering. Verzoek om de situatie ter plaatse opnieuw te beoordelen, gezien hun unieke ligging met een directe tuinuitgang aan het spoor.	Zie beantwoording vraag 1,13 en 29.	Nee

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
31. Vraag of het spoor ter hoogte van hun woning een elektrische bovenleiding krijgt, welk type systeem wordt toegepast, en wat de afstand van masten/bovenleiding tot de woningen wordt.	Zie beantwoording vraag 11.	Nee

Bewoner 5 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
32. Verzoek om persoonlijk geïnformeerd te worden over de uitvoeringswijze en mogelijke schadelijke gevolgen voor eigendommen, omdat de bewonersbrief alleen ingaat op duurzaamheidsaspecten en niet op gevolgen voor de woningen aan Tempelhof.	Ruim voor start werkzaamheden wordt er een nulmeting/vooropname uitgevoerd. Daarnaast kunnen we door metingen monitoren of de normen worden overschreden waardoor er eventuele schade aan eigendommen van bewoners wordt veroorzaakt door de werkzaamheden van de uitvoerende aannemer. Als gemeente doen wij er vanzelfsprekend alles aan om eventuele schade en overlast te voorkomen.	Nee
33. Zorg over schade aan fundering, casco en interieur door trillingen tijdens de werkzaamheden (transport, damwanden, verdichting van de fundering).	Zie beantwoording vraag 19 en 32.	Nee
34. Zorg over schade/storing aan elektrische apparatuur (wifi, radio, DAB+) door elektromagnetische velden vanuit de bovenleiding.	Zie beantwoording vraag 3.	Nee
35. Zorg over verminderde bereikbaarheid van het pand voor onderhoudstransport door het versmalde voetpad, met verwijzing naar een notarieel vastgelegd recht van overpad tussen Stationsstraat en Tempelhof.	Zie beantwoording vraag 1.	Ja
36. Zorg over verminderde bereikbaarheid van het pand voor hulpdiensten (met verwijzing naar een brand in 2016).	Zie beantwoording vraag 13.	Ja
37. Zorg over gezondheidsschade, waardevermindering van de woning (getaxeerd 9 april 2024) en geluidsoverlast.	Zie beantwoording vragen 2,3 en 32.	Nee
38. Verzoek om een tijdige nulmeting/vooropname van de woning voorafgaand aan de werkzaamheden.	Zie beantwoording vraag 19 en 32.	Nee
39. Aansprakelijkstelling van de gemeente Amstelveen (en Stichting EMA als gebruiker van het spoor) voor materiële en immateriële schade als gevolg van aanleg en gebruik van het nieuwe tracé.	Zie beantwoording vraag 32.	Nee

Bewoner 6 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
40. Zorg over de bereikbaarheid van de woningen (met name Tempelhof 22 t/m 25) voor hulpdiensten en noodzakelijke voertuigen (aannemers, verhuizers, onderhoud), nu de huidige route via het fietspad lijkt te verdwijnen; verwijzing naar een notarieel vastgelegd recht van overpad tussen Stationsstraat en Tempelhof.	Zie beantwoording vraag 13.	Ja
41. Verzoek om een onafhankelijke bouwkundige nulmeting vooraf, met duidelijkheid over registratie/afhandeling van schade en wie de kosten van herstel en van de nulmeting draagt.	Zie beantwoording vraag 19 en 32.	Nee
42. Vraag of brommers en scooters ook in de nieuwe situatie geweerd blijven en welke handhaving hierop komt.	Zie beantwoording vraag 4.	Nee
43. Vraag of de frequentie van de museumtramlijn wordt uitgebreid.	Zie beantwoording vraag 21.	Nee
44. Vraag naar de voorgenomen locatie van nieuwe stroomleidingen en of onderzoek is gedaan naar geluid en elektromagnetische velden.	Zie beantwoording vragen 2, 3 en 11.	Nee
45. Vraag naar het beheer en onderhoud van de openbare ruimte/groenstroken rond de trambaan, met verzoek te voorkomen dat dit gebied ongecontroleerd als hondenuitlaatplek naast de woningen gaat fungeren.	Beheer en onderhoud van groenstroken en fietspad langs het Oude Dorp geschiedt door de gemeente Amstelveen. Voor de hondenuitlaatplek: zie beantwoording vraag 7.	Nee
46. Voorbehoud van rechten en formele melding van mogelijke schade (fundering, gevels, trillingen, geluid, bereikbaarheid, waardevermindering) als gevolg van aanleg en gebruik van het nieuwe tracé.	Zie beantwoording vraag 32.	Nee

Bewoner 7 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
47. Verzoek om de verzinkbare paal bij de Stationsstraatoversteek verder weg te plaatsen, omdat de transponder nu pas reageert als fietsers al op het fietspad staan of heel langzaam rijden, waardoor fietsers niet stoppen voor de haaientanden.	De situatie rondom de Stationsstraatoversteek wordt bekeken in de technische uitwerking. Daarbij wordt ook nadrukkelijk naar de verschoven locatie van de verzinkbare paal gekeken en het bereik van de transponder.	Wordt nader onderzocht en zal vervolgens eerst bestuurlijk moeten worden vastgesteld
48. Dringend advies om fietsers voorrang te geven op deze kruising, vanwege het grote aantal bijna-ongelukken.	We nemen dit advies mee in de uitwerking.	Wordt nader onderzocht en zal vervolgens eerst bestuurlijk moeten worden vastgesteld
49. Is het mogelijk om een verkeersdrempel of hobbel aan te brengen zodat fietsers hun snelheid verminderen?	Nee, op deze MRA hoofdfietsroute komen geen verkeersdrempels voor fietsers.	Nee
50. Is het mogelijk om de haaientanden ter hoogte van het voetpad te verplaatsen, zodat voor fietsers duidelijker wordt dat zij moeten stoppen?	Nee, fietsers hoeven op deze route niet te stoppen voor voetgangers. Fietsers krijgen, net zoals nu het geval is, voorrang t.o.v. voetgangers.	Nee
51. Kan het voetpad worden doorgetrokken?	Nee, er komt geen doorgetrokken voetpad over het fietspad.	Nee
52. Is het mogelijk om de verzinkbare paal naar een andere locatie te verplaatsen?	Zie beantwoording vraag 47.	Wordt nader onderzocht en zal vervolgens eerst bestuurlijk moeten worden vastgesteld

Bewoner 8 Tempelhof

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
53. Vraag of de situatie bij de verzinkbare paal (waar nu uitrijdend verkeer moet wachten voor fietsers) na omlegging van het fietspad juist voor inrijdend verkeer gaat gelden.	Zie beantwoording vraag 47.	Wordt nader onderzocht en zal vervolgens eerst bestuurlijk moeten worden vastgesteld
54. Bezwaar tegen de omlegging van fietspad en tramlijn op het traject Handweg-Stationsstraat, omdat de toegang tot Tempelhof deels wordt afgesloten en de bovenleidingsmasten	Wat betreft bezwaar over de omlegging van fietspad en tramlijn: zie beantwoording vraag 1.	Nee

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
dicht bij de appartementen komen te staan, met meer geluid en trillingen als gevolg.	Wat betreft zorgen over geluidsoverlast: zie beantwoording vraag 2. Wat betreft de plaatsing van de bovenleidingsmasten: zie beantwoording vraag 11.	
55. Vraag hoe eventueel op een andere wijze bezwaar aangetekend moet worden, met verzoek te bevestigen dat deze reactie binnen de termijn (t/m 31 mei 2026) is ontvangen.	Uw reactie is binnen de reactietermijn (tot en met 31 mei 2026) ontvangen en wordt, zoals alle binnengekomen reacties, na deze termijn met de projectgroep besproken.	Nee

Belangenorganisatie in Amstelveen

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
56. Verzoek om fietsers op het Kazernepad voorrang te geven op de kruising met de Stationsstraat/Ouderkerkerlaan, omdat de hoofdstroom fietsverkeer noord-zuid gaat en het kruisende (auto)verkeer via de beweegbare afsluiting beperkt en langzaam is.	Zie beantwoording vraag 47.	Wordt nader onderzocht en zal vervolgens eerst bestuurlijk moeten worden vastgesteld

Bewoner Sint Josephlaan

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
57. Bewoner geeft aan dat het Spoorlijnpad tijdens spitsuren weliswaar druk is, maar volgens hen niet onwerkbaar.	De verbreding van het fietspad is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Op dit moment ontstaan dagelijks gevaarlijke situaties doordat er onvoldoende ruimte is op het pad, mede door de toename van (sneller) fietsverkeer zoals e-bikes en fatbikes.	Nee
58. Wel wordt ervaren dat met name groepen scholieren op fatbikes voor overlast en onveilige situaties zorgen. Bewoner merkt op dat het weren van fatbikes geen onderdeel lijkt te zijn van de voorgenomen maatregelen.	Zie beantwoording vraag 4 en 57.	Nee
59. Bewoner spreekt steun uit voor de verbetering van de fietsroute en geeft aan dat de huidige infrastructuur verouderd is en niet meer aansluit bij de groei van het fietsverkeer, waaronder e-bikes en fatbikes.	Zie beantwoording vraag 4 en 57.	Nee

Bewoner Wolfert van Borsselenweg

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
60. Bewoner geeft aan dat omwonenden en gebruikers van het Kazernepad geschrokken zijn van de voorgenomen plannen. Met name het kappen van bomen en het verwijderen van struikgewas roept zorgen op, omdat dit volgens bewoner leidt tot aantasting van het huidige groene, heemparkachtige karakter van de fietsroute, wat juist als belangrijke kwaliteit en charme wordt ervaren. Bewoner geeft aan waarde te hechten aan het bestaande groen (bomen en bosplantsoen) op het talud van de spoordijk ter hoogte van de W. v. Borsselenweg. Er wordt verwezen naar recente snoeiwerkzaamheden en zorgen geuit over mogelijke verdere verwijdering van bomen in het kader van de verbreding van het Spoorlijnpad.	De verbreding van het fietspad is noodzakelijk om de veiligheid te verbeteren op deze zeer drukke route (circa 8.000 fietsers per dag). Helaas kan dit niet worden gerealiseerd zonder op sommige plekken groen te verwijderen. Daarbij is het uitgangspunt geweest om dit tot een minimum te beperken. In de eerste plannen ging het nog om circa 220 bomen; dit hebben we kunnen terugbrengen tot ongeveer 25 bomen die daadwerkelijk verwijderd moeten worden. Het heemkarakter wordt versterkt door de bosplantsoenzone als heemplantsoen te beheren. Door meer lichtinval krijgt de kruidlaag betere ontwikkelkansen binnen het bosplantsoen. Deze bomen staan vrijwel allemaal tussen het spoor en het fietspad, op het dijklichaam van zand, en vaak op minder geschikte groeiplaatsen. Tegelijkertijd is er een landschapsplan opgesteld voor dit project (zie het landschapsplan in de online bijlage, te vinden op Document amstelveen - Bijlage 2 - Landschapsvisie en ontwerp - iBabs Publieksportaal. Dit plan zet in op het versterken van de ecologische verbinding op het zanddijklichaam en het vergroten van de biodiversiteit. Het bestaande bosplantsoen blijft behouden, maar zal voortaan worden beheerd als heemplantsoen, wat de biodiversiteit verder ten goede komt.	Nee

61. Bewoner heeft in onderstaand gedeelte van deze nota van beantwoording vragen over de weergave van groen op de ontwerptekeningen en de consequenties daarvan.	Hieronder geven wij bij vraag 62 t/m 76 puntsgewijs beantwoording de gestelde vragen.	Nee
62. Klopt het dat "grn" staat voor vergroening met gras en/of bodembedekkers? Zo nee, wat betekent deze aanduiding?	'Grn' staat voor bestaand groen. Dit betekent dat het aanwezige groen behouden blijft.	Nee
63. Klopt het dat bestaande bomen niet zijn ingetekend omdat deze worden verwijderd en vervangen door gras/bodembedekkers? Zo nee, waarom zijn deze niet als "Boom bestaand" weergegeven?	Wanneer bomen niet zijn ingetekend, betekent dit dat deze niet individueel zijn ingemeten in ons beheersysteem. Dit komt doordat het hier gaat om bosplantsoen, dat wij doorgaans als geheel beheren en niet als afzonderlijke bomen registreren. In sommige gevallen kunnen boomvormers binnen bosplantsoen na verloop van tijd wel zijn ingemeten, maar dit is niet de standaard werkwijze. Veranderingen ten opzichte van de huidige situatie worden in de tekening met kleur weergegeven. Grijs duidt op het behouden van de bestaande situatie.	Nee
64. Bewoner vraag hoe het aantal van 8 te verwijderen bomen in segment 5 moet worden geïnterpreteerd, mede in relatie tot recente snoeiwerkzaamheden.	De genoemde boomvormers maakten onderdeel uit van het bosplantsoen, waar sprake was van achterstallig beheer. Om de sociale veiligheid te verbeteren en vooral om de biodiversiteit te vergroten, is een snoeiactie uitgevoerd. Door meer lichtinval te creëren in de struik- en kruidlaag krijgen kruidachtige en bolgewassen meer kans om zich te ontwikkelen. De interpretatie van de 8 bomen kan letterlijk worden genomen, zoals weergegeven op de tekening, de bomen tussen spoor en fietspad.	Nee

65. Moet dit aantal worden gezien in het licht van reeds uitgevoerde snoeiwerkzaamheden voorafgaand aan het project?	De reeds uitgevoerde snoeiwerkzaamheden maakten onderdeel uit van het beheer van het bosplantsoen. De interpretatie van de 8 bomen kan letterlijk worden genomen, zoals weergegeven op de tekening, tussen spoor en fietspad.	Nee
66. Kunnen tijdens het project aanvullende snoeiwerkzaamheden plaatsvinden onder verwijzing naar veiligheid?	Het onderhouden van bosplantsoen, waaronder het verwijderen en snoeien van plantmateriaal, is een reguliere beheertaak van de gemeente en staat los van dit specifieke project. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door vakspecialisten met als doel een natuurlijke opbouw te creëren waarin boom-, struik- en kruidlagen in balans zijn en voldoende licht krijgen om biodiversiteit te stimuleren.	Nee
67. Indiener vraagt om zekerheid over behoud van het bestaande groen.	Het bosplantsoen als geheel blijft behouden. Binnen dit project bevindt zich in segment 5 het dichtste bosplantsoen. Door jarenlang beperkt onderhoud zijn hier relatief veel boom- en struikvormers ontstaan, waardoor kruidachtige vegetatie grotendeels is verdwenen. Het periodiek verwijderen van boomvormers maakt onderdeel uit van het beheer en draagt bij aan een gevarieerder en biodiverser geheel.	Nee
68. Vinden voorafgaand aan de start van het project nog snoeiwerkzaamheden plaats?	Het onderhouden van bosplantsoen, waaronder het verwijderen en snoeien van plantmateriaal, is een reguliere beheertaak van de gemeente en staat los van dit specifieke project. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door vakspecialisten met als doel een natuurlijke opbouw te creëren waarin boom-, struik- en kruidlagen in balans zijn en voldoende licht krijgen om biodiversiteit te stimuleren.	Nee
69. Worden binnen het project alleen de in de stukken genoemde bomen verwijderd.	De interpretatie van de 8 bomen kan letterlijk worden genomen, zoals weergegeven op de tekening, tussen spoor en fietspad.	Nee
70. Kunnen de resterende bomen langs het talud behouden blijven en niet alsnog worden verwijderd onder het mom van veiligheid?	Het bosplantsoen als geheel blijft behouden. De uitstraling ervan kan echter in de tijd veranderen als gevolg van het beheer. Het periodiek verwijderen van boomvormers maakt onderdeel uit van dit beheer en draagt bij aan een gevarieerder en biodiverser geheel. Het onderhouden van bosplantsoen, waaronder het verwijderen en snoeien van plantmateriaal, is een reguliere beheertaak van de gemeente en staat los van dit specifieke project.	Nee

71. Zijn de bestaande bomen ter hoogte van de uitloop van het Spoorlijnpad naar de Bergenvaarderstraat opgenomen voor verwijdering vanwege verkeersveiligheidsoverwegingen? En zo ja, is daarbij rekening gehouden met de reeds aanwezige veiligheidsmaatregelen, namelijk: het eenrichtingsverkeer op het zuidelijke deel van de W. v. Borsselenweg?	Nee. Het onderhouden van bosplantsoen, waaronder het verwijderen en snoeien van plantmateriaal, is een reguliere beheertaak van de gemeente en staat los van dit specifieke project. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door vakspecialisten met als doel een natuurlijke opbouw te creëren waarin boom-, struik- en kruidlagen in balans zijn en voldoende licht krijgen om biodiversiteit te stimuleren.	Nee
72. Is bij de afweging om de bomen te verwijderen rekening gehouden met de reeds aanwezige verkeersdrempel op de W. v. Borsselenweg, die het autoverkeer dwingt snelheid te minderen ter hoogte van de uitloop naar de Bergenvaarderstraat?	Niet van toepassing, zie beantwoording vraag 61.	Nee
73. Is het verwijderen of ingrijpend snoeien van bomen en struiken bij de afrit van het Spoorlijnpad naar de Bergenvaarderstraat noodzakelijk voor de verkeersveiligheid, gelet op de eerder getroffen maatregelen voor zichtverbetering, het uitblijven van verkeersongevallen op deze locatie en de negatieve gevolgen voor het groen en de leefomgeving?	Niet van toepassing, zie beantwoording vraag 61.	Nee
74. Is het ontbreken van de bestaande bomen op de tekeningen (4-2 en 5-1) gerelateerd aan maatregelen ten behoeve van de sociale veiligheid, of is er geen verband tussen de bomen nabij de Bergenvaarderstraat en doelstellingen op het gebied van sociale veiligheid?	Niet van toepassing, zie beantwoording vraag 61.	Nee
75. Waarom wordt gekozen voor een kostbare verbreding van het Kazernepad-Spoorlijnpad, terwijl in de omgeving meerdere alternatieve fietsroutes aanwezig zijn, en is onderzocht of spreiding van fietsverkeer over deze routes een alternatief kan zijn voor de verbreding?	Alle doorgaande fietsroutes in Amstelveen worden verbeterd, niet alleen deze route. Alle routes zijn ook nodig om de hoeveelheid fietsers goed te kunnen spreiden. De fietsroute via het Kazernepad-Spoorlijnpad is wel de meest gebruikte en meest aantrekkelijke route binnen Amstelveen, vanwege de handige routering en verkeersluwe omgeving.	Nee
76. Wat is het gemeentelijk beleid ten aanzien van sociale veiligheid, en hoe wordt bij dit project de afweging gemaakt tussen het verbeteren van de sociale veiligheid en het behoud van groen, gelet op de aanwezigheid van alternatieve fietsroutes in de omgeving?	Sociale veiligheid wordt verbeterd door het fietspad zichtbaarder te maken, waardoor de fietser wordt gezien vanuit de omliggende omgeving. Dit ontstaat door het uitdunnen van onderbeplanting en struiken. De verlichting ’s avonds wordt ook nader bekeken. Fietsers hebben uiteraard ook de mogelijkheid om in de donkere uren gebruik te	Nee

	maken van routes die meer in gebouwde omgeving gelegen zijn. Ook die routes proberen we zoveel mogelijk te verbeteren.	

Bewoner Fokkerlaan

Samenvatting ingediende reactie	**Beantwoording**	**Aanpassing voorlopig ontwerp**
77. Bewoner geeft aan interesse te hebben in deelname aan informatiebijeenkomsten en eventuele bezwaarprocedures. Wanneer vinden de informatiebijeenkomsten plaats?	Bewoners konden tot en met 31 mei 2026 vragen en reacties indienen op basis van de beschikbare projectinformatie en deelnemen aan de informatiebijeenkomst op 12 mei 2026. Deze reacties zijn na afloop van de reactietermijn gebundeld, beoordeeld door de projectgroep vervolgens opgenomen in dit document op de projectwebsite van de gemeente opgenomen.	Nee
78. Op welke wijze kunnen bewoners nog inspraak leveren op de plannen?	De inspraak vindt plaats via het indienen van reacties binnen de gestelde termijn. De beantwoording hiervan wordt opgenomen in dit document. Eventuele aanpassingen aan het voorlopig ontwerp worden hierin ook meegenomen.	Nee
79. Bewoner verwijst naar eerdere correspondentie met de gemeenteraad (juni 2025) over de kwaliteit van de infrastructuur (van het Kazernepad) en verzoekt om een uitnodiging voor de geplande informatiebijeenkomsten.	Bewonersavond heeft op 12 mei 2026 plaatsgevonden. Bewoners worden via de projectpagina (www.amstelveen.nl/verbeteren-fietsroute-spoorlijnpad-kazernepad) geïnformeerd over het verdere proces en de terugkoppeling op gestelde vragen	Nee

Aanvullende vragen Tempelhof bewoners

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording	Aanpassing voorlopig ontwerp
80. Wanneer wordt het definitieve ontwerp vastgesteld?	Na de bijeenkomst op 29 september met de bewoners van Tempelhof e.o. wordt het voorlopig Ontwerp voorgelegd aan het bestuur voor vaststelling. Als het bestuur een besluit heeft genomen, wordt het voorlopig ontwerp definitief vastgesteld.	Nee
81. Zijn de tekeningen en beschrijvingen in het definitieve ontwerp volledig op elkaar afgestemd?	De tekeningen en bijbehorende beschrijvingen in het Definitief Ontwerp worden met elkaar overeengestemd. Na vaststelling van het Definitief Ontwerp volgt de technische uitwerking. Mochten daarbij nog noodzakelijke wijzigingen of afwijkingen ontstaan, dan worden deze opnieuw ter besluitvorming voorgelegd.	Nee
82. Zijn de hulpdiensten betrokken bij het ontwerp en de bereikbaarheid?	De voorgestelde aanpassingen worden voorgelegd aan de hulpdiensten. Daarbij wordt ook gekeken naar de bereikbaarheid van het gebied voor onder andere brandweer, ambulance en politie.	Nee
83. Wat is de planning van de werkzaamheden?	De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd. Een definitieve planning voor start, duur per fase en oplevering wordt op een later moment bekendgemaakt.	Nee
84. Wordt vooraf een nulmeting uitgevoerd bij de woningen?	Zie beantwoording vraag 20 en 32.	Nee
85. Waarom komt er geen extra oversteek tussen Tempelhof 21 en Tempelhof 22?	Er is gevraagd om een extra overgang naar het fietspad tussen Tempelhof 21 en Tempelhof 22. Deze oplossing is niet wenselijk vanwege eisen vanuit de spoorwegveiligheid en regelgeving. Een dergelijke oversteek over het spoor zou aanvullende voorzieningen, zoals hekwerken, vereisen.	Nee

86. Gewenst wordt dat de bovenleiding (rijdraad) wordt uitgevoerd in 1-rillendraad (8-profiel) en niet in 2 naast elkaar liggende draden i.v.m. het geklapper bij wind.	Bedankt voor uw melding. Wij gaan ervan uit dat u de rijdraad bedoelt (in uw melding staat rillendraad). De keuze tussen een enkelvoudige en dubbelvoudige rijdraad is afhankelijk van meerdere technische factoren; dit wordt nader onderzocht. Mocht er gekozen worden voor een dubbelvoudige rijdraad, dan is het voorkomen van klapperen een strikt uitgangspunt voor het ontwerp van de bovenleidingconstructie. Hiervoor kunnen verschillende maatregelen worden genomen.	Nee
87. Welke masten worden geplaatst langs het spoor?	Zie beantwoording vraag 11.	Nee
88. Komen er snelheidsremmende maatregelen of cameratoezicht op het fietspad?	Er worden geen snelheidsremmende maatregelen op het fietspad aangebracht. Door het verbreden van het fietspad en het verbeteren van het zicht ontstaat een overzichtelijkere en daarmee veiligere situatie. Ook is gevraagd naar permanent cameratoezicht bij de kruising Stationsstraat - Kazernepad om ongewenst brommergebruik tegen te gaan. Op dit moment maakt permanent cameratoezicht geen onderdeel uit van het project.	Nee
89. Wordt het fietspad in de nieuwe situatie breder gemaakt?	Het fietspad wordt in de nieuwe situatie 4 meter breed.	Nee
90. Op de tekening staan bestaande bomen, wat gaat hier mee gebeuren?	De bomen die op de huidige tekening als 'bestaand' zijn weergegeven, zijn afkomstig uit een oudere versie van de tekening. Deze bomen zijn inmiddels verwijderd en staan niet meer op die locatie. Of er in de nieuwe situatie bomen worden teruggeplaatst, wordt meegenomen in de verdere technische uitwerking van het ontwerp.	Nee
91. Waar worden de damwanden geplaatst?	De exacte locatie van de damwanden wordt in de verdere technische uitwerking van het ontwerp onderzocht en vastgesteld.	Wordt nader onderzocht
92. Bewoner uit zorgen over hoe de nieuwe situatie mogelijk kan leiden tot verzakking van de woning, en hoe hier bij het plaatsen van damwanden rekening mee wordt gehouden.	In de verdere technische uitwerking van het ontwerp worden berekeningen uitgevoerd om de effecten op de omgeving in beeld te brengen. Op basis daarvan wordt bepaald welke maatregelen nodig zijn om eventuele risico's op verzakking te beheersen en te voorkomen.	Wordt nader onderzocht
93. Is het mogelijk om grasbetontegels toe te passen in het ontwerp?	Dit zal in de verdere technische uitwerking nader worden onderzocht.	Wordt nader onderzocht