

Reactieverlag voorlopig ontwerp Diemen Zuid

Dit document bevat de ingediende inspraakreacties op het voorlopig ontwerp voor de aangepaste verkeersstructuur in Diemen Zuid en de beantwoording van de gemeente.

Er zijn in totaal 8 reacties binnengekomen. De reacties zijn in dit verslag zoveel mogelijk geanonimiseerd (bijvoorbeeld door adressen te verwijderen). Bij 4 reacties bleek anonimiseren niet goed mogelijk (omdat de inhoud van deze reacties heel specifiek betrekking had op de woningen van de afzenders) of hebben de afzenders expliciet verzocht om de reactie niet op te nemen in dit publieke verslag. Deze reacties staan daarom niet in dit document. De beantwoording van de gemeente is aan de betrokken bewoners per mail verstuurd.

Reactie bewoner	Antwoord gemeente
<p>Graag wil ik u laten weten, en ik weet dat ik namens een grote meerderheid spreek van de bewoners langs de Bovenrijkersloot (Schelpenhoek, Hartschelp, Tapijtschelp, Slijkschelp, Venusschelp) dat er volgens ons door de gemeente alles op alles gezet moet worden om de Busbaan te kunnen openstellen ook voor andere gemotoriseerde verkeer.</p> <p>Nu wordt er steeds gezegd dat de kwaliteit van de 19 (!) huizen langs de Busbaan alsdan zou verminderen (luchtvervuiling, lawaai, drukte), wat denkt u dat er met de kwaliteit van de (in aantal veel meer) huizen van bovengenoemde straten is gebeurd met name de afgelopen 10, 12 jaar?</p> <p>Vanaf het moment dat de Sniep gebouwd is, en met name vanaf het moment dat Holland Park (bijna) gereed gekomen is (het grootste bouwproject in Nederland!), is het zoveel drukker en dus ook vervuilerder geworden langs de Bovenrijkersloot.</p> <p>Ik reken dan vanaf het zwembad tot aan de rotonde bij het Station Diemen-Zuid.</p> <p>De grote bevoorradingswagens van bijv. Jumbo komen door de (inmiddels versmalde) Bovenrijkersloot gereden. En ook de pakketbezorgers zijn in aantal flink toegenomen de laatste jaren.</p>	<p>U noemt enkele redenen waarom de gemeente de busbaan inderdaad wil openstellen voor alle verkeer. Het al dan niet openstellen van de busbaan is echter nog afhankelijk van de uitkomst van de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft het nieuwe bestemmingsplan inmiddels vastgesteld. Tegen het bestemmingsplan is echter hoger beroep en een voorlopige voorziening aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De rechter moet zicht nog uitspreken over de zaak. Dit voorlopig ontwerp is dus onder voorbehoud daarvan opgesteld.</p>

<p>Het zou toch niet anders kunnen zijn dan dat met het groeien van de gemeente Diemen de pijn in verkeersopzicht eerlijk verdeeld wordt! Bovendien is het zo dat de Busbaan ooit open is geweest, dus voor die 19 georganiseerde bewoners komen de plannen tot herziening niet uit de lucht vallen.</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem alles in het werk te stellen om voor elkaar te krijgen dat de Busbaan opengesteld gaat worden ook voor het andere verkeer. En dat daarbij, en wellicht ook elders, een maximum snelheid moet gaan gelden van 30 km, prima.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • De NSG toont aan dat met een veronderstelde gevelgeluidwering van 20 dB het binnen — en buiten geluidsniveau ontoelaatbaar wordt overschreden. De effecten van de rammelstrook schat u verwaarloosbaar in. Ontegengesteld zal in bochten de rammelstrook voor meer lawaai zorgen. Wat zeggen de verkeersdeskundigen over dit effect en hoeveel geluidstoename zal dit met zich meebrengen?; • De effecten van trillingen zijn door de gemeente wel meegenomen zoals u aangeeft als antwoord op vraag 3 en 20. Als reactie op vraag 5 — welk type drempels/plateaus worden aangebracht - geeft u aan dat 'Op dit moment zijn dergelijke details nog niet bekend'. Hoe kunt u dan stellen dat trillingseffecten wel zijn meegewogen?; • In de reactienota staat bij het antwoord op vraag 16 dat 'de wegen in het verlengde van de Venserbrug (zoals de Arent Krijtstraat) zijn beter toegankelijk dan die in het verlengde van de Diemerbrug (zoals de Ouddiemerlaan)'. De verwachting is dat dit de route over de Venserbrug een voordeel oplevert dat het kleine nadeel van de plateaus richting de Venserbrug ruimschoots compenseert. Wij zijn van mening dat — bij de splitsing op Speenkruid waar gekozen wordt voor Venser- of Diemerbrug — het verkeer het meest snelle traject kiest, dwz de Diemerbrug. 	<p>Verkeerskundigen geven aan dat de middengeleider in dit verkeersontwerp slechts incidenteel zal worden overreden en akoestisch experts geven aan dat de geluidbelasting daarom niet maatgevend is voor de geluidbelasting op de woningen en in de tuinen of op de balkons. De geluidberekeningen richten zich op structureel geluid en niet op incidenteel geluid. Deze werkwijze voldoet aan de wettelijke eisen die hieraan worden gesteld. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst NZKG.</p> <p>Wij weten nog niet exact welk type drempel wordt toegepast, maar wel dat een oplossing met drempels meer trilling veroorzaakt dan een oplossing zonder drempels. Op deze manier zijn de trillingseffecten meegenomen in de variantenstudie. Het exacte type drempel wordt tijdens de voorbereiding voor de uitvoering uitgewerkt.</p> <p>Wij verwachten dat de wegen in het verlengde van de Venserbrug (zoals de Arent Krijtstraat) beter toegankelijk zijn dan die in het verlengde van de Diemerbrug (zoals de Ouddiemerlaan). De modelstudie die in de bestemmingsplanprocedure is gedaan (5.2 van de bestemmingsplantoelichting), bevestigt dit.</p>

Immers het is korter en kent geen drempels meer vanaf dat punt. Op grond van welke aannames verwacht u dat juist de andere brug gekozen wordt?;

- De weergave van de totale kosten voor het verkeersplan (openstelling busbaan) en wijziging Bestemmingsplan is niet volledig. Er is aangegeven dat de uitvoering van het verkeersplan 2 miljoen zal kosten. Inmiddels heeft de Gemeente ingezien dat de kosten vele miljoenen hoger zullen uitvallen. Een verhoging naar 4,75 miljoen is in de Raad voorgelegd. Dit is een verhoging van 138%. Let wel dit zijn gemeenschapsgelden! Welke uitwerking hieraan ten grondslag ligt is aan ons niet verstrekt. Uit de inmiddels gevonden gemeentestukken blijft de vraag openstaan naar een planschaderisico analyse. Deze ontbreekt in het verkeersontwerp en is daarom niet compleet. De gemeenteraad dient op de hoogte te zijn van de planschade zodat ze kunnen oordelen of ze het financiële risico willen dragen bij een Bestemmingsplanwijziging. De gemeenteraad kan onmogelijk voor een blanco cheque tekenen;

- De kosten voor geluidreducerende voorzieningen zijn niet meegenomen in de begroting, ook niet als p.m. post. De gemeente gaat er daarbij onterecht vanuit dat ze geen geluidreducerende maatregelen behoeft te treffen.

Die geluidreducerende voorzieningen kunnen nog altijd geluidschermen langs de Busbaan al dan niet in combinatie met geluidwering bij woningen zijn en of geluidschermen op de erfscheiding bij woningen met tuinen aan de Busbaanzijde in combinatie met geluidwering bij woningen of uitsluitend geluidwering bij woningen. De omvang daarvan zal mede bepaald worden door de inrichting van het wegdek rekening houdend met het negatief geluideffect van rammelstroken. De gemeente heeft tot nog toe de afweging gemaakt geen schermen direct langs de busbaan te willen om stedenbouwkundige redenen zonder de andere varianten daarbij te betrekken en ook zonder financiële argumenten daarbij te betrekken. Het is zeer wel denkbaar dat de Gemeente daartoe alsnog wordt verplicht door de Afdeling Bestuursrechtspraak. Dit gaat spelen wanneer de Afdeling de Gemeente

De kosten voor de uitvoering van het verkeersplan waren aanvankelijk begroot op 2 miljoen euro. De scope van het project is echter breder dan alleen de uitvoering van het verkeersplan. Het krediet van 4,75 miljoen euro dat de gemeenteraad heeft verleend, wordt ook gebruikt voor de opwaardering van de volledige openbare ruimte. Daarbij worden veel nieuwe bomen geplant, straatmeubilair vervangen, speelaanleidingen aangelegd, de riolering vervangen etc.

De kosten voor geluidreducerende maatregelen zijn afzonderlijk in beeld gebracht. De gemeenteraad heeft de hiervoor benodigde financiële middelen inmiddels beschikbaar gesteld.

wettelijk verplicht om in lijn met de Wet geluidhinder - indien deze van toepassing zou zijn — deze wet te volgen;

- Meer autogebruik door Diemen Zuid moet worden tegen gegaan. Dit past in het (toekomstige) beleid van het college. Met het openen van de busbaan wordt juist het tegenovergestelde bereikt. Per saldo zal het aantal verkeersbewegingen door Diemen-zuid toenemen, wat zal leiden tot meer overlast (geluid; fijnstof, trilling en onveilige wegen). Bij het antwoord op vraag 3 geeft u aan dat 'Overlast als gevolg van luchtvervuiling is niet meegenomen, omdat de verschillende varianten geen wezenlijk andere uitwerking hebben op de luchtkwaliteit'. Dat klopt dus niet;
- Het effect van de nog te kiezen drempel is zeer bepalend voor de overlast, snelheid, comfort van de weggebruiker, voorkeursroute etc. Als antwoord op vraag 5 geeft u aan dat 'Uitgangspunt is wel dat de drempels voldoen aan de richtlijnen met betrekking tot Duurzaam Veilig en tegelijkertijd geschikt zijn voor lijnbussen' bepalend is voor het type drempel c.q. plateau. Hiermee geeft u aan dat de snelheidsremmende werking laag moet zijn. Het effect hiervan is dat niet alleen bussen nauwelijks 'last' hebben van de drempel/plateau maar ook het overige verkeer. Het gevolg is dan ook dat een racebaan met veel overlast te verwachten is. U geeft in uw plan geen enkele onderbouwing hoe het verkeersontwerp hiermee rekening houdt. Het zou de Gemeente sieren als zij laat zien wat de verwachte verkeersstromen zullen zijn bij toepassing van verschillende varianten drempels/plateaus;
- In het antwoord op vraag 7 geeft u aan dat de 50 cm brede middengeleider uitgevoerd wordt met kasseien van ongelijk oppervlak voorzien van grote voegen. Op de tekening is overigens zichtbaar dat de rammelstroken breder en smaller worden. Dit alles bevordert het oncomfortabel rijden maar ook op meer geluidsoverlast. Waarom is voor de type middengeleider gekozen en hoeveel extra geluidsbelasting brengt dit met zich mee in vergelijking met een middenstrook die meer egaal wordt uitgevoerd?;

De luchtkwaliteit is meegenomen in de bestemmingsplanprocedure, waarin het gaat over het al dan niet openstellen van de busbaan.

Bij het antwoord op vraag 3 gaat het om varianten voor kruispuntoplossingen. Bij elk van de in deze context onderzochte varianten wordt de busbaan opengesteld voor alle verkeer. Die varianten hebben onderling geen wezenlijk andere uitwerking op de luchtkwaliteit, waardoor dit criterium niet is meegenomen bij de variantenvergelijking.

In het bestemmingsplan is in paragraaf 5.2 van de toelichting uitgebreid beschreven wat de verwachte verkeersstromen zullen zijn op basis van een modelstudie. Deze modellen zijn opgesteld conform de landelijke standaard. Het type drempels is hierin niet meegenomen.

In het voorlopig ontwerp was de breedte van de middengeleider niet overal juist getekend. Dat is in het definitief ontwerp hersteld. De middengeleider krijgt over het hele tracé een breedte van 50 centimeter, met uitzondering van een drietal bochten waar er voor bussen meer ruimte nodig is om te manoeuvreren. Er is gekozen voor een uitvoering met kasseien omdat dit de meest oncomfortabele variant is en daarmee het grootste voordeel biedt voor de verkeersveiligheid. Het overrijden van een kasseistrook levert qua geluid inderdaad een hogere

<ul style="list-style-type: none"> • Op vraag 8 bevestigd u dat een rotonde in een 30 km niet passend is maar toch is men voornemens net achter de Diemerbrug en voor Beukenhorst een rotonde aan te leggen omdat dat kleine stukje 50km gebied is. Hoe is het mogelijk dat op dat klein stukje vanaf de brug al 50km gereden kan worden en zo niet dan heeft de rotonde toch geen nut? Kunt u de logica toelichten? Daarnaast vragen wij ons af of een rotonde veiliger is voor fietsers, nu wachten fietsers tot ze kunnen overstekken. Bij een rotonde is het aan de automobilist die moet stoppen (zeker als ze snelheid kunnen maken op het stukje 50km). Het is te kortzichtig en naar onze mening onveilige en dus onvoldoende om alleen de weg vanaf de rotonde te markeren met 30km (op het wegdeel en borden). Daarnaast is het geheel verwarrend voor automobilisten. Hoe denk u deze verwarrende en onveilig situatie te verhelpen? Kunt u — mocht aangetoond worden het onveilig is — maatregelen treffen die dit gaan voorkomen. Zo ja, wat zijn die dan?; • U geeft bij de beantwoording van vraag 9 dat 'Als blijkt dat de snelheid structureel te hoog ligt, zullen maatregelen worden overwogen'. Dit is een loze belofte omdat wij al in eerdere reacties gevraagd hebben welke maatregelen dan genomen kunnen worden. Tot op heden geeft de Gemeente hier geen antwoord op omdat er— rekening houdend met de afspraken met het GVB en de hulpdiensten —geen opties zijn. Wij laten ons graag overtuigen welke maatregelen overwogen worden en haalbaar zijn binnen de gemaakte afspraken; • Als antwoord op vraag 12 geeft u aan dat op basis van de BEA er een beperkt aantal bomen in de weg staan. Uit de gepresenteerde uitwerking is gemarkeerd aangegeven welke bomen in de weg staan. Ervan uitgaande dat de juiste bomen 	<p>piekbelasting op dan het overrijden van een meer egale strook. Een meer egale strook zal echter veel vaker overreden worden, waardoor de totale geluidsbelasting er niet mee afneemt.</p> <p>Wij hebben deze situatie opnieuw bekeken, ook in het licht van de actuele discussie over toekomstige maximumsnelheden binnen de bebouwde kom. Ook al past een rotonde volgens de geldende richtlijnen niet binnen een 30 km/u-zone, voelt het hier inderdaad heel onlogisch om alleen daarom de 30 km/u-zone pas ná de rotonde te laten ingaan. Om die reden hebben we besloten om van de richtlijn af te wijken en de 30 km/u-zone al te laten beginnen net na de Diemerbrug. Dit sluit aan bij de ontwikkeling om 30 km/u meer en meer als standaard in te gaan stellen binnen de bebouwde kom, waarvoor zowel in de Tweede Kamer als in de gemeenteraad van Diemen moties zijn aangenomen. Het wegprofiel wordt op het stuk tussen de rotonde en de Diemerbrug aangepast naar dezelfde standaard als in de rest van het gebied (zelfde breedte, met middengeleider). Deze oplossing is duidelijker en logischer. Waarom wij dan niet kiezen voor een kruispuntoplossing die wél past binnen de geldende richtlijnen voor 30 km/u-zones, heeft puur te maken met de verkeersveiligheid. Rotondes waarbij fietsers en voetgangers voorrang hebben op autoverkeer zijn bewezen veiliger dan kruispunten.</p> <p>Voor het GVB, de vervoerregio en nood- en hulpdiensten zijn aanvullende snelheidsremmende maatregelen inderdaad geen geliefde oplossing. In samenwerking met deze partijen hebben we de weg zoveel mogelijk ingericht als 30 km/u-zone. We blijven de situatie na de aanleg monitoren. Mocht blijken dat de snelheid structureel te hoog ligt, zouden er bijvoorbeeld snelheidsdisplays kunnen worden opgehangen om automobilisten te attenderen op hun snelheid en gaan wij met de politie in gesprek over handhaving.</p> <p>Het uitgangspunt blijft om zoveel mogelijk volwassen bomen te verplanten. Dit brengt inderdaad kosten met zich mee, maar levert wat ons betreft meer (landschappelijke en Co2-reducerende waarde) op dan het kost.</p>
---	---

<p>gemarkeerd zijn, concluderen wij dat het meer dan 100 bomen betreft. Uw uitspraak dat er zo veel als mogelijk bomen verplaatst zullen worden lijkt een loze belofte. De kosten om zoveel bomen te verplaatsen zijn enorm en wegen niet op tegen het simpel vervangen van een mini boompje dat nog 30 jaar door moet groeien om hetzelfde formaat te krijgen. Uiteraard zegt de gemeente wel toe dat op zijn minst hetzelfde aantal bomen terug zal komen. Waarom kiest u er niet voor om de weg dusdanig te positioneren dat meer oude bomen behouden kunnen blijven?;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op vraag 13 vragen wij waarom er niets wordt gedaan aan snelheidsremmend fietsverkeer. Uw antwoord hierop luidt: " Het voorlopig integraal ontwerp komt ook ter inzage te liggen, waarna u kunt reageren als uw zorgen over dit thema niet zijn weggenomen". Dit is het geval, kunt u antwoorden op de vraag?; • Uw antwoord op vraag 14 dat er voor het lange plateau is gekozen omdat er geen geschikt alternatief op deze locatie voorhanden was is zeer onbevredigend en geeft aan dat wij bewoners de dupe worden van een uitvoering die niet voldoet aan de verwachting, namelijk 30 km per uur garanderen. Uw verwachting dat de middengeleider niet overschreden wordt is een doekje voor het bloeden maar helpt niet. Waarom moeten wij genoeg nemen met een ontwerp waar u zelf niet volledig achterstaat?; • Bij het antwoord op vraag 24 mbt veiligheid antwoord u dat 'De basisscholen zijn uitgenodigd voor de inloopbijeenkomsten'. Dat klopt maar geeft nog geen goed beeld. Juist omdat de scholen zorgen hebben omtrent de veiligheid van overstekende kinderen zou de gemeente expliciet de basisscholen om een reactie hebben moeten vragen. Dat is in deze hectische tijd waarin de scholen hele andere zorgen aan hun hoofd heeft niet gedaan. Wij vinden dat afstemming noodzakelijk is en vragen dan ook of dit is gedaan, dan wel dat alsnog te doen; 	<p>Overigens moet slechts een klein aantal van de gemarkeerde bomen wijken in verband met de nieuwe positionering van de huidige busbaan. Het verleggen van de weg vinden wij echter belangrijk, omdat de afstand van de weg tot de huizen aan Havikskruid en Speenkruid hiermee toeneemt.</p> <p>Bromfietzers en speed-pedelecs blijven welkom zoals in de huidige situatie. Er bestaan specifieke snelheidsremmers voor deze doelgroep. We passen deze niet toe omdat deze ook zeer oncomfortabel zijn voor gewone fietsers. Bovendien blijken slingers in fietspaden geen positieve invloed te hebben op de verkeersveiligheid. Het huidige ontwerp is veilig bevonden door de verkeerscommissie.</p> <p>Wij staan volledig achter het ontwerp, dat ook besproken is met de verkeerscommissie, de VRA en het GVB. Dat de gekozen oplossing ook een nadeel heeft, doet daar niets aan af. In complexe situaties kleven er nu eenmaal altijd nadelen aan een oplossing. De voordelen wegen in deze situatie ruimschoots op en de alternatieven zijn nadeliger.</p> <p>De scholen hebben gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. De directeurs vroegen vooral om voldoende aandacht voor de veiligheid van de kinderen. De verkeersveiligheid heeft veel aandacht gekregen in het verdere traject.</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> • Bij antwoord op vraag 28 stelt u dat de rammelstrook op de rotonde weinig extra geluid en trillingen produceert bij overschrijding. De rammelstrook bestaat uit kasseien i.p.v. asphalt. Dat veroorzaakt extra geluid en trillingen welke volgens u beperkt is. Wat bedoelt u met beperkt?; • In antwoord op vraag 32 stelt u dat de middengeleider incidenteel wordt overreden en daarom niet maatgevend is voor geluidsbelasting op de woningen, tuinen en balkons. Hoe weet u zo zeker dat de middengeleider niet overschreden wordt door zoals al eerder door ons aangegeven reguliere buschauffeurs doe de bocht afsnijden? 	<p>Verkeerskundigen geven aan dat de rammelstrook in dit verkeersontwerp slechts incidenteel zal worden overreden en akoestisch experts geven aan dat de geluidbelasting daarom niet maatgevend is voor de geluidbelasting op de woningen en in de tuinen of op de balkons. De geluidberekeningen richten zich op structureel geluid en niet op incidenteel geluid. Deze werkwijze voldoet aan de wettelijke eisen die hieraan worden gesteld. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst NZKG.</p> <p>Wij stellen niet dat de middengeleider níet wordt overreden, maar dat dit incidenteel zal gebeuren. Bijvoorbeeld door bussen, vrachtverkeer en nood- en hulpdiensten.</p>
<p>Wat mij nog niet duidelijk is wanneer de 30 km. zone begint.</p> <p>Hopelijk begint deze al vanaf de rotonde die ligt bij de bushaltes Station Diemen Zuid en niet vlak voor de oversteek kruising Polderland/ Bovenrijkersloot/Busbaan.</p> <p>Wat mij opvalt is dat de fietsers en voetgangers komende vanaf de kant van Holland Park op de kruising Polderland/Bovenrijkersloot en Busbaan nog steeds geen voorrang krijgen terwijl ze hier de weg over moeten steken om naar het fietspad aan de Ouderkerkerlaan te kunnen.</p> <p>Als hier ook een voorziening/verhoging wordt gemaakt haalt dit meteen de snelheid van de auto's bij de kruising weg en draait het verkeer dat nog naar het winkelcentrum of de scholen moet met een redelijke snelheid de Bovenrijkersloot in.</p>	<p>De 30 km/u-zone begint circa 30 meter ten zuiden van de kruising Polderland-Boven Rijkersloot, op dezelfde locatie als in de huidige situatie. De rotonde bij station Diemen Zuid en de weg daar naartoe vallen buiten het projectgebied. De omgeving van het station wordt in de nabije toekomst opgeknapt. Dan zal er ook bekeken worden wat op dit wegdeel een passende maximumsnelheid is.</p> <p>Deze oversteek inrichten met voorrang voor fietsers en voetgangers kan leiden tot gevaarlijke situaties. Fietsers vanuit de richting van Holland Park hebben namelijk pas op het laatste moment (na de knik vlak voor de oversteek) vrij zicht op naderend autoverkeer uit dezelfde richting. Voor die tijd moeten zij om hun schouder kijken om auto's te zien. Als fietsers voorrang nemen, kan het dus zo zijn dat zij een naderende auto over het hoofd hebben gezien. Dan leidt één fout van de automobilist tot een ongeluk. Door deze oversteek juist niet in te richten met voorrang voor fietsers en voetgangers, worden zij alerter gemaakt en is het risico op gevaarlijke situaties lager. Dit is besproken in de verkeerscommissie en is de meest veilige oplossing bevonden.</p>

<p>Bovendien krijg je dan een veilige oversteek naar Polderland en geeft het hopelijk wat meer ruimte om veilige over te kunnen steken vanuit De Kruidenwijk naar het Medisch Centrum.</p> <p>Hopelijk kan dit nog worden aangepast op het ontwerp.</p> <p>Wat ik nogmaals wil benadrukken: op de Bovenrijkersloot rijden de fietsers op de weg waar ook auto's en de vrachtauto's naar het winkelcentrum rijden.</p> <p>Dit is een onveilige situatie.</p> <p>Langs de Busbaan rijden de fietsers gescheiden van de auto's, dit is een stuk veiliger!</p>	<p>Het openstellen van de busbaan voor alle verkeer zal leiden tot een afname van het autoverkeer op dat gedeelte van de Boven Rijkersloot. Fietsers blijven daar wel de weg delen met autoverkeer (en dus ook met vrachtwagens die de winkels bevoorraden). Deze situatie is echter passend binnen een 30 km/u-zone.</p>
<p>In de ontwerpprocedure van het plan verkeerstructuur Diemen Zuid is het verkeersontwerp en ontwerp openbare ruimte samengevoegd tot het voorlopig ontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid.</p> <p>Naar aanleiding van het voorlopig ontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid is de mogelijkheid om te reageren op de plannen. Graag wil ik reageren op de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotonde Boven Rijkersloot-Beukenhorst • Voetpad • Voetgangsoversteekplaatsen • Fietspad • Openbaar groen • Verkeersstructuur • Participatie omwonenden • Beoordelingsmatrix <p>Rotonde Boven Rijkersloot-Beukenhorst</p>	

In het voorlopig ontwerp verkeersstructuur is het fietspad op de Ouderkerkerlaan direct aangesloten op de rotonde. Dat vind ik persoonlijk een goede keuze. In Bijlage 2.2 Variantenstudie was eerst Locatie F ingetekend. Hierbij moest het autoverkeer twee keer in korte tijd stoppen voor overstekende fietsers en voetgangers. In het voorlopig ontwerp verkeersstructuur zijn deze oversteekplaatsen samengevoegd.

Bij het kruispunt Boven Rijkersloot-Beukenhorst zijn de vluchtheuvel in de huidige situatie voor fietsers aan de kleine kant. Ook zijn er geen haaiantanden aangebracht bij de vluchtheuvels voor de fietsers. Ik vind de rotonde veiliger voor fietsers vergeleken met de huidige situatie.

De rotonde Boven Rijkersloot-Beukenhorst heeft als doel om de doorstroming op het traject te verbeteren. Als de brug toegankelijk is voor autoverkeer is er sprake van een verbeterde doorstroming. Het verkeer wordt snel afgewikkeld vanuit elke richting. In het andere geval, als de Diemerbrug dicht is voor autoverkeer, vraag ik mij af of er nog steeds sprake is van een verbeterde doorstroming. Als de brug dicht is voor autoverkeer ontstaat er een file voor de Diemerbrug. Het is een goed voornemen om de doorstroming op de Boven-Rijkersloot te verbeteren. De vraag is of dat hier mogelijk is, aangezien de Diemerbrug de doorstroming beperkt bij afsluiting voor autoverkeer. Figuurlijk gesproken staat er een wachtrij voor de Diemerbrug op de rotonde. De weg tussen brug en rotonde is niet lang genoeg om alle wachtende voertuigen op te vangen.

In het bestemmingsplan staat beschreven onder hoofdstuk 4: "aanpassing van de Boven Rijkersloot vanaf de Venserbrug via Bomenrijk en achterlangs het zwembad/sportcentrum tot en met de Diemerbrug (van 50 km/u naar 30 km/u)". Maar uit het reactieverslag verkeersontwerp aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid (verder in deze reactie vermeld als reactieverslag verkeersontwerp) pagina 19 blijkt dat de rotonde buiten de 30 km/u-zone wordt aangelegd. Kan hieruit de

Op basis van de verkeersmodellen worden bij een (voor wegverkeer) open Diemerbrug geen opstoppingen verwacht op de wegen die naar de rotonde leiden. Als de Diemerbrug dicht is, heeft dat inderdaad een negatief effect op de doorstroming, net als in de huidige situatie. We verwachten echter dat de rotonde betere toegang geeft tot alternatieve routes als de brug dicht is dan de huidige kruising. De rotonde draagt dan dus ook bij aan betere doorstroming als de Diemerbrug dicht is.

Wij hebben deze situatie opnieuw bekeken, ook in het licht van de actuele discussie over toekomstige maximumsnelheden binnen de bebouwde kom. Ook al past een rotonde volgens de geldende richtlijnen niet binnen een 30 km/u-zone, voelt het hier inderdaad heel onlogisch om alleen daarom de 30 km/u-zone pas ná de rotonde te laten ingaan. Om die reden hebben we besloten om van de richtlijn af te wijken en de 30 km/u-zone al te laten beginnen net na de Diemerbrug. Dit

<p>conclusie worden getrokken dat de rotonde en/of de weg tussen de Diemerbrug en de te realiseren rotonde bij Boven Rijkersloot-Beukenhorst een 50 km/u regime gaat gelden?</p> <p>Graag zou ik willen weten in hoeverre het reëel is dat fietsers de rotonde Boven Rijkersloot-Beukenhorst linksom nemen en of hier risico's aan verbonden zijn.</p> <p>Voetpad</p> <p>In de huidige situatie vind ik het onprettig om langs de schuren van de Meelbeskamp te lopen. In de huidige situatie kan dit pad worden vermeden door gebruik te maken van het voetpad langs het fietspad Aalscholverpad. In het voorlopig ontwerp verkeersstructuur is het voetpad parallel aan het fietspad Aalscholverpad ter hoogte van Meelbeskamp onverhard. Daarnaast is een onverhard voetpad niet voor iedereen toegankelijk. Graag zou ik willen dat er onderzoek wordt gedaan naar een gecentreerd toegankelijk voetpad dicht op het fietspad met openbare verlichting.</p> <p>Ter hoogte van Speenkruid 36 is een onverhard pad ingetekend. Het pad loopt erg dicht langs de erfgras, waar een schuur op de erfgras staat en een boom van de</p>	<p>sluit aan bij de ontwikkeling om 30 km/u meer en meer als standaard in te gaan stellen binnen de bebouwde kom, waarvoor zowel in de Tweede Kamer als in de gemeenteraad van Diemen moties zijn aangenomen. Het wegprofiel wordt op het stuk tussen de rotonde en de Diemerbrug aangepast naar dezelfde standaard als in de rest van het gebied (zelfde breedte, met middengeleider). Deze oplossing is duidelijker en logischer. Waarom wij dan niet kiezen voor een kruispuntoplossing die wél past binnen de geldende richtlijnen voor 30 km/u-zones, heeft puur te maken met de verkeersveiligheid. Rotondes waarbij fietsers en voetgangers voorrang hebben op autoverkeer zijn bewezen veiliger dan kruispunten.</p> <p>We zijn ons ervan bewust dat fietsers vanuit Anne Frankwijk richting zwembad niet geneigd zullen zijn om de rotonde op de juiste manier te ronden. Daarom is er de mogelijkheid om door te steken via de parkeerplaats voor de woningen aan de Ouderkerkerlaan. Via deze route kunnen fietsers de Boven Rijkersloot oversteken en hun weg vervolgen. Er is dus een alternatief geboden voor het linksom nemen van de rotonde, al zal dat nooit helemaal kunnen worden voorkomen.</p> <p>Het nieuwe pad wordt uitgevoerd in gebonden halfverharding. Daarmee krijgt het een onverharde, natuurlijke uitstraling, terwijl de toegankelijkheid goed blijft. Het nieuwe pad wordt niet verlicht, maar de betegelde achterpaden worden dat in de nieuwe situatie wel. Er blijft dus een verharde en verlichte route beschikbaar.</p> <p>Dat is een goede suggestie, we nemen dit over in het ontwerp.</p>
--	--

gemeente Diemen. Graag zou ik willen dat het pad vanaf het midden van de straat Speenkruid begint en niet langs de schuur.

Graag zou ik willen dat er genoeg zitelementen en lantaarnpalen langs de verharde voetpaden worden geplaatst. Dit ten behoeve van de toegankelijkheid van de voetpaden in het plangebied.

Voetgangersoversteekplaatsen

In het voorlopig ontwerp verkeersstructuur staat een voetpad ingetekend in het verlengde van de steeg van Meelbeskamp naar Speenkruid 2. Dit pad is niet voorzien van een zebrapad. Ik vraag mij af of dit een oversteekplaats is. Op dit punt oversteken is mogelijk risicovol. De bushaltes worden juist verplaatst om een veiligere verkeerssituatie te creëren.

Ter hoogte van Ringkade 57 en speeltuin aan de Meelbeskamp is een voetgangersoversteek gerealiseerd zonder zebrapad. Wethouder Scholten gaf tijdens de informatieve raadsvergadering van de gemeente Diemen op 1 juli 2021 aan dat in elke overgang een potentieel risico schuilt. In algemene zin zorgt het bundelen oversteekplaatsen voor een overzichtelijkere situatie en een vermindering van risico's. Bijlage 3 Ontwerpnotitie staat onder 1.2 Ruimtelijke uitgangspunten beschreven "koppeling dwarsroutes". Koppeling van dwarsroutes resulteert in meer oversteekplaatsen. Graag zou ik willen dat het voorlopig ontwerp verkeerstructuur inzet op minimale verkeersrisico's. Graag zou willen dat de genoemde voetgangersoversteken worden onderzocht op veiligheid, bijvoorbeeld als zebrapad kunnen worden uitgevoerd, of anderszids worden verwijderd uit het ontwerp.

Zowel langs de volledig verharde als de halfverharde paden komen zitelementen. Op het ontwerp is te zien waar deze precies komen. Zoals eerder genoemd zijn de halfverharde paden goed toegankelijk.

Op deze locatie kunnen voetgangers inderdaad oversteken, maar er is geen voorrangssituatie gecreëerd. De oversteek ontbrak aanvankelijk op het verkeersontwerp, waarna wij werden geattendeerd op het belang van het in stand houden van deze oversteekmogelijkheid. Daarop is deze oversteekmogelijkheid toegevoegd in het ontwerp. Voor de eenduidigheid is deze oversteek wel voorzien van kanalisatie (gestreepte markering) en wordt de middengeleider hier onderbroken. Daarmee komt de oversteek in lijn met de andere oversteken zonder voorrangssituatie.

Het klopt dat we oversteekplaatsen zoveel mogelijk willen bundelen, zodat we op die plekken een veilige voorrangssituatie kunnen creëren. Op sommige plekken houd je echter niet tegen dat voetgangers oversteken, bijvoorbeeld waar dwarsroutes de verkeersstructuur kruisen en een gebundelde voorrangsoversteek niet dichtbij is. Als we met het ontwerp niet in die behoefte zouden voorzien, ontstaan olifantenpaadjes en bereiken we hetzelfde effect, alleen dan met een rommelige uitstraling. Omwille van de verkeersveiligheid is het echter verstandig om op deze plekken geen voorrangssituatie te creëren.

<p>Fietspad</p> <p>In het reactieverslag verkeersontwerp wordt op pagina 24 aangegeven dat automobilisten niet zijn toegestaan op het fietspad Aalscholverpad. Tijdens de informatieve raadsvergadering van de gemeente Diemen op 1 juli 2021 gaf wethouder Scholten aan dat in geval van file nood- en hulpdiensten improviseren en dus een eigen weg kiezen. Het fietspad Aalscholverpad is in dat perspectief een belangrijk alternatief. Nood- en hulpdiensten die met hoge snelheden gebruik maken van het fietspad is geen verbetering voor de veiligheid van fietsers. Ook ben ik van mening dat het fietspad onvoldoende wordt afgeschermd voor automobilisten. Graag zou ik willen dat hier aandacht wordt besteed bij de uitwerking van het ontwerp.</p> <p>Op het fietspad Aalscholverpad wordt door veel soorten tweewielers gebruikt. Voorbeelden zijn scooters, brommers en elektrische fietsen. Het verschil in snelheid tussen de verschillende gebruikers van fietspad Aalscholverpad neemt toe. Door aanbouw van Holland Park en bevolkingsgroei van Diemen is het aannemelijk dat het aantal fietsbewegingen toeneemt op het fietspad. Daar maak ik mij zorgen over. Graag zou ik willen dat er maatregelen worden getroffen in het voorlopig ontwerp verkeersstructuur die de snelheid op het fietspad verminderen. Een voorbeeld is het toepassen van drempels, zoals fietspad De Slinger te Duivendrecht. Fietspad De Slingers ligt overigens in het verlengde van het Aalscholverpad. Een andere mogelijkheid is het verbieden van brommers en scooters op het fietspad en toe te staan op de autoweg. Op de hoofdwegen in Diemen Zuid gaat volgens het bestemmingsplan een 30 km/u regime gelden. Bovendien maken scooters en brommers in mindere mate alreeds gebruik van de autoweg Boven Rijkersloot, zowel de westkant als de oostkant.</p> <p>In de vorige alinea maakte ik de aanname dat het aantal fietsbewegingen toeneemt. Dat is niet op feiten gebaseerd, maar dus een aanname. Overigens staat op pagina 7 van het reactieverslag verkeersontwerp vermeld dat het aantal</p>	<p>Op basis van de verkeersmodellen worden op de opengestelde busbaan geen opstoppingen verwacht. Nood- en hulpdiensten zullen dus alleen in zeer uitzonderlijke gevallen gebruikmaken van het Aalscholverpad en daarbij zwaailicht en/of sirene gebruiken om de veiligheid van fietsers te waarborgen. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat automobilisten gebruik zullen maken van het fietspad. Afschermingsmaatregelen worden dan ook niet nodig geacht (en onwenselijk, i.v.m. toegankelijkheid nood- en hulpdiensten, toegankelijkheid strooiwagens en de veiligheid van fietsers, aangezien er meer ongelukken gebeuren door fietsers die tegen een paaltje rijden dan door auto's op het fietspad).</p> <p>Bromfietsers en speed-pedelecs blijven welkom zoals in de huidige situatie. Er bestaan specifieke snelheidsremmers voor deze doelgroep. We passen deze niet toe omdat deze ook zeer oncomfortabel zijn voor gewone fietsers. Bovendien blijken slingers in fietspaden geen positieve invloed te hebben op de verkeersveiligheid. Het huidige ontwerp is veilig bevonden door de verkeerscommissie.</p> <p>Wij beschikken niet over cijfers van het exacte aantal fietsbewegingen op deze locatie. Er zijn voor doorgaand fietsverkeer echter voldoende veilige alternatieven (zoals de route langs het Eendenpad), waardoor deze weg hoofdzakelijk voor</p>
--	--

fietsbewegingen te weinig is om in het plangebied een fietsstrook direct naast de autoweg te plaatsen. Graag zou ik willen dat het aantal fietsbewegingen wordt toegevoegd en dat deze informatie wordt aangehaald in het verkeersontwerp.

In de huidige situatie hebben scooters en brommers de neiging om ter hoogte van de kruising fietspad Eendenpad en Berkenplein af te snijden via het voetpad. Vanaf de Venserbrug wordt de lantaarnpaal voorbij het Berkenplein aan de linkerkant gepasseerd. Mogelijk rijden de scooters en brommers zo hard dat ze de bocht niet kunnen houden. Graag zou ik hier een oversteek zien waarbij scooters en brommers niet gebaat zijn om gebruik maken van het voetpad.

Nabij de noordelijke ingang van de huidige busbaan, locatie J, is een oversteek voor voetgangers en fietsers ten opzichte van de autoweg. De afgelopen periode, in ongeveer 1 jaar tijd, hebben hier meerdere botsingen plaatsgevonden tussen auto en fietser. Van drie gevallen heb ik kunnen waarnemen dat het ging om een ongeval met letsel waarbij de fietser moest worden nagekeken door ambulancepersoneel. Daarnaast heb ik waargenomen dat een fietser bijna werd aangereden door een strooiwagen die in tegenovergestelde richting over de voegstrook van het fietspad reed. Voor een strooiwagen is het erg aantrekkelijk om vanaf de noordelijke kant van fietspad Aalscholverpad een rondje te rijden in tegengestelde richting over de voegstrook en de weg vervolgen in zuidelijke richting op het fietspad. Het zicht op de voegstrook wordt belemmerd door een schuur. Graag zou ik willen dat deze kennis wordt meegewogen in de keuze tot een veiligere oversteek op locatie J.

Openbaar groen

De geselecteerde bomen, heesters en planten voor het plangebied zien er mooi uit. Ik ben tevreden over de keuze van de beplanting. Het zou eventueel leuk zijn om planten en kruiden op te nemen in het voorlopig ontwerp verkeersstructuur die refereren aan straatnamen in Diemen Zuid.

bestemmingsverkeer zal worden gebruikt. Op basis hiervan zijn wij ervan overtuigd dat het aantal fietsbewegingen een fietsstrook niet rechtvaardigt.

Deze oversteek valt buiten het projectgebied. Brommers zijn hier verboden. Voor scooters en fietsers is de knik ruim genoeg om niet af te hoeven snijden via het voetpad.

De verwachting is dat de invoering van de maximumsnelheid van 30 km/u en de bij deze snelheid passende nieuwe drempel en oversteek, met doorlopend rood asfalt, een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.

Dat is een mooi idee. We gaan dat integreren in het beplantingsplan.

In de zienswijze voorontwerp bestemmingsplan, zienswijze bestemmingsplan en in de zienswijze verkeersontwerp vraag ik om een grote heg te planten dicht langs de open te stellen busbaan. In het bestemmingsplan staat beschreven dat visuele versmalling leidt tot een mogelijke verlaging van de snelheid van automobilisten. De visuele versmalling kan worden bewerkstelligd door maatregelen te treffen vanuit het verkeersontwerp, zoals de overrijdbare middengeleider. Ook heeft het openbaar groen invloed op een te creëren visuele versmalling. Graag zou ik willen dat de visuele versmalling ook wordt benadrukt vanuit het openbaar groen. Uit de bewonersenquête ruimtelijk ontwerp (Bijlage 3 Ontwerpnotitie) is gebleken dat bewoners liever een natuurlijke en speels patroon in beplanting willen en geen onnatuurlijke rechte stroken. Dit was ook al als ruimtelijk uitgangspunt genomen in Bijlage 3. Vanuit dat perspectief is het idee voor een grote heg dicht langs de huidige busbaan dan minder fraai. Ter bevordering van de visuele versmalling zou ik graag willen zien dat ten opzichte van het voorlopig ontwerp verkeersstructuur meer bomen en heesters dicht langs de autoweg worden geplaatst. In het voorlopig ontwerp verkeersstructuur zijn de bomen en heesters voornamelijk langs de erfgrenzen van woningen geplaatst. Graag zou ik willen dat ook tussen de autoweg en fietspad een even zo dichte begroeiing wordt bewerkstelligd.

Een verdichting van het openbaar groen langs de autoweg kan ook leiden tot een vermindering van zelfgemaakte paden door het openbaar groen, wat bekend is onder de naam 'olifantenpaden'. Door verdichting van het openbaar groen, voornamelijk tussen de autoweg en het fietspad Aalscholverpad, zijn er minder mogelijkheden om olifantenpaden te laten ontstaan. Ikzelf vind het niet fraai als door gebruik olifantenpaden ontstaat in een oorspronkelijk hoogwaardig voorlopig ontwerp.

De autoweg en fietspad ter hoogte van Ringkade zijn zeer dicht op elkaar gesitueerd. Auto's kunnen op dit punt makkelijk het fietspad betreden. Daarnaast zijn er nauwelijks mogelijkheden om planten of bomen te plaatsen op dit stukje

Er worden in het voorlopig ontwerp veel heesters en enkele nieuwe bomen langs de weg geplaatst om visuele versmalling te bewerkstelligen. Door de ligging van kabels en leidingen en het vrijhouden van zichthoeken bij oversteekplaatsen en kruisingen is het echter niet mogelijk en wenselijk om overal langs de weg bomen te planten.

Olifantenpaden ontstaan eigenlijk juist als er beperkte doorsteken zijn (dan concentreren de verkeersstromen zich namelijk op die beperkte doorsteken, waardoor eerder een pad uitslijt). Olifantenpaden kunnen alleen met volledig aansluitend groen worden voorkomen. Die mate van verdichting is echter niet wenselijk vanuit het oogpunt van de sociale veiligheid.

Er zijn geen redenen om aan te nemen dat automobilisten structureel gebruik zullen maken van het fietspad. Auto's moeten dan over een opsluitband heen door de (weliswaar smalle) groenstrook. Vanuit landschappelijk oogpunt is het wenselijk om hier aan weerszijden van het fietspad twee kleine groenstroken aan te leggen.

grond. Bij een grotere afstand tussen autoweg en fietspad kunnen hier ook heesters en bomen worden aangeplant.

Verkeersstructuur

In het document Ruimtelijke randvoorwaarden ten behoeve van de ontwikkeling van het Hof van Saan te Diemen opgesteld door de gemeente Diemen op 20 april 2021 staat op pagina 6 afbeelding 4 Collage ruimtelijke analyse Diemen Zuid aangegeven dat de huidige busbaan onderdeel uitmaakt van het verkeersstructuur Diemen Zuid en de Oostelijke Boven Rijkersloot niet. Dit is door de gemeente Diemen opgesteld voor vaststelling van het bestemmingsplan Verkeersstructuur Diemen Zuid. Deze afbeelding is niet opgenomen in het bestemmingsplan Diemen Zuid en in het verkeersontwerp. Ik vind het jammer dat deze informatie niet is toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan Verkeersstructuur Diemen Zuid of als bijlage bij het verkeersontwerp, maar wel bij een voorstudie voor een ander project waarbij wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Indieners van een zienswijze hebben geen gebruik kunnen maken van deze informatie. De wijziging van de verkeersstructuur is het primaire doel is van het bestemmingsplan Verkeersstructuur Diemen Zuid.

In het document Ruimtelijke randvoorwaarden ten behoeve van de ontwikkeling van het Hof van Saan te Diemen opgesteld door de gemeente Diemen op 20 april 2021 staat op pagina 6 afbeelding 4 Collage ruimtelijke analyse Diemen Zuid, Ruimtelijke accenten de ruimtelijke accenten in de bebouwing. De in zwart omlijnde gebouwen zijn hoger en hebben een eenduidige architectuur. Uit het geluidsonderzoek en tijdens de inloopbijeenkomst op dinsdag 6 maart 2018 blijkt dat hoge bebouwing resulteert in hogere geluidsniveaus doordat geluid wordt weerkaatst. Graag zou ik willen dat de verkeersintensiteiten in de nabijheid van de zwart omlijnde gebouwen wordt beperkt ten behoeve van verlaging van het geluidsniveau.

Hierdoor wordt de verharding onderbroken, wat vriendelijker oogt en beter is voor de waterafvoer.

De genoemde afbeelding is geen juiste weergave van de toekomstige verkeersstructuur in Diemen Zuid, omdat de Oostelijke Boven Rijkersloot hier inderdaad in ontbreekt. Deze afbeelding is niet gebruikt voor verkeerskundige berekeningen. Bij het opstellen van het bestemmingsplan voor Hof van Saan worden de consequenties van de ontwikkeling van Hof van Saan voor de verkeersstructuur (inclusief Oostelijke Boven Rijkersloot) in Diemen Zuid inzichtelijk gemaakt.

In geluidberekeningen in het bestemmingsplan wordt de reflectie van geluid op gebouwen langs de huidige busbaan meegenomen. Dit effect is getoetst en de toelaatbaar geacht.

Participatie omwonenden

In het bestemmingsplan staat vermeld dat het voorlopig verkeersontwerp is gepresenteerd aan bewoners en andere belangstellenden tijdens een inloopbijeenkomst op 6 maart 2018. Op het ontwerp heeft de gemeente Diemen 60 schriftelijke reacties ontvangen van zowel voor- als tegenstanders. Hierbij wordt vermeld dat tegenstanders van het verkeersontwerp tegen openstelling van de busbaan zijn. In het bestemmingsplan staat dat in overleg met de bewoners het verkeersontwerp verder zal worden uitgewerkt. Dat is nog niet met deze specifieke groep gebeurd. Het bestemmingsplan is 8 juli 2021 vastgesteld en het verkeersontwerp lag tot en met 8 april ter inzage voor iedere belangstellende. Na 8 juli heeft de gemeente Diemen geen overleg gepleegd met bewoners in het plangebied. Ten eerste kon iedereen een zienswijze indienen en dus niet enkel bewoners zoals vermeld in het bestemmingsplan. Ten tweede heeft een zienswijze een formeel karakter en communicatie is enkelvoudig gericht vanuit eenieder die een zienswijze indient naar de gemeente. Van een overleg waarbij twee partijen hoor en wederhoor plegen is geen sprake. Een overleg, zoals beschreven in het bestemmingsplan, heeft niet plaatsgevonden. Ten derde stond het verkeersontwerp op 8 april grotendeels al vast omdat enkele maatregelen uit het voortraject al waren opgenomen als harde uitgangspunten, terwijl het bestemmingsplan pas 8 juli is bekrachtigd in de gemeenteraad.

Beoordelingsmatrix

In het bestemmingsplan, bijlage 2.4 van het verkeersontwerp (verder in deze reactie vermeld als beoordelingsmatrix) en in het reactieverslag verkeersontwerp worden verschillende interpretaties gegeven aan de uitvalsrouten voor nood- en hulpdiensten. In het bestemmingsplan, dat het mogelijk maakt om de aanpassingen door te kunnen voeren, staat vermeld dat het traject Diemerbrug, busbaan, station Diemen Zuid deel de uitvalsroute is van nood- en hulpdiensten. In de beoordelingsmatrix wordt aan alle locaties die niet deel uitmaken van de

Er zijn meer belanghebbenden dan alleen bewoners, waardoor we iedereen de mogelijkheid tot reageren hebben willen bieden. Dat doet niets af aan de mogelijkheden die bewoners hebben gekregen voor het indienen van een zienswijze. Hoewel een zienswijze een formeel karakter heeft, is er wel hoor en wederhoor toegepast door middel van dit soort reactieverslagen. Ook hebben bewoners ideeën kunnen inbrengen voor de inrichting van de openbare ruimte en is het schetsontwerp gepresenteerd aan een kleine groep bewoners die had aangegeven graag verder te willen meedenken. In onze optiek is er dus wel degelijk sprake geweest van overleg. De grote lijnen van het verkeersontwerp stonden inderdaad al vast voordat het bestemmingsplan door de gemeenteraad werd aangenomen. Het verkeersontwerp is echter opgesteld onder voorbehoud van de goedkeuring en inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

We kunnen ons de verwarring voorstellen. Er is hier sprake van een hiërarchie: de uitvalsroute is de belangrijkste, doorgaande route voor nood- en hulpdiensten. Daar is het belang van een goede toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten het grootst, waardoor varianten op dit criterium verschillend scoren in de beoordelingsmatrix. De westelijke Boven Rijkersloot is geen uitvalsroute, daarmee een minder belangrijke route voor nood- en hulpdiensten, waardoor varianten op dit criterium neutraal scoren in de beoordelingsmatrix. Dit wil echter niet zeggen

<p>uitvalsroutes in het bestemmingsplan een neutrale score meegegeven. De weggingen voor alle locaties op de uiteindelijke score is per aspect (langzaam verkeer, nood- en hulpdiensten, etc.) hetzelfde. Op pagina 22 wordt in de eerste reactie van de gemeente Diemen vermeld dat het traject Venserbrug tot aan de noordelijke ingang van de huidige busbaan (verder in deze reactie vermeld als de westelijke BovenRijkersloot) ook een belangrijke route is voor nood- en hulpdiensten. De verkeerscommissie van de gemeente Diemen heeft dit traject getoetst op toegankelijkheid van nood- en hulpdiensten. Op pagina 22 wordt in de tweede reactie van de gemeente Diemen beschreven dat locaties die niet aan de hoofd uitvalsroute liggen neutraal scoren, omdat deze een lager belang hebben.</p> <p>Wat is het verschil tussen een uitvalsroute voor nood- en hulpdiensten en een belangrijke route? Kan de mate van belang voor de nood- en hulpdiensten per traject eenduidig worden vastgelegd?</p> <p>In bijlage 2.5 van het verkeersontwerp (verder in deze reactie vermeld als criteria beoordelingsmatrix) worden een 18-tal criteria opgesteld die weer zijn ingedeeld over zes aspecten. Per aspect wordt een getal toegekend volgens een beoordelingschaal die voor elk aspect hetzelfde schaal heeft. Hierbij wordt het verschil tussen het alternatief van Aveco de Bondt en Goudappel Coffeng of de huidige situatie beoordeeld op de zes aspecten. De mate van belang van een aspect wordt meegenomen in de beoordeling door een bijbehorende wegingsfactor toe te kennen. Het doel is om keuzes voor de varianten te vereenvoudigen en compleet te maken.</p> <p>In het reactieverslag verkeersontwerp staat vermeld dat locaties die niet dienen als uitvalsroute voor nood- en hulpdiensten neutraal worden beoordeeld. Hierdoor zijn de critica doorstroming (nood- en hulpdiensten) en overzichtelijk (nood- en hulpdiensten) niet beoordeeld. Terwijl in hetzelfde reactieverslag verkeersontwerp wordt aangegeven dat de westelijke Boven-Rijkersloot een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten is. De locaties D en E gelegen aan de westelijke</p>	<p>dat deze route niet toegankelijk hoeft te zijn voor nood- en hulpdiensten. De route ontsluit immers een deel van Diemen Zuid. Om die reden is ook het ontwerp van de westelijke Boven Rijkersloot door de verkeerscommissie getoetst op toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.</p> <p>De varianten op de locaties D en E zijn wel aan de vastgestelde criteria getoetst, alleen zijn de verschillen tussen de varianten niet terug te zien in de scores. Enerzijds omdat er gezien het kleinere belang van deze route voor nood- en hulpdiensten minder zwaar aan deze criteria wordt getild, en anderzijds omdat de varianten op dit criterium nauwelijks van elkaar verschilden.</p>
---	---

BovenRijkersloot zijn dus niet op de vastgestelde criteria voor nood- en hulpdiensten getoetst, terwijl dat volgens criteria beoordelingsmatrix wel moest worden getoetst.

Waarom wordt de beoordelingsschaal niet op alle locaties eenduidig toegepast? Hierdoor wordt de indruk gewekt dat de varianten dezelfde uitwerking hebben op het aspect nood- en hulpdiensten, terwijl dat niet zo hoeft te zijn.

Daarnaast is er voor alle locaties eenzelfde wegingsfactor per aspect toegepast. Achteraf blijkt dat er gradaties zijn in de mate waarin nood- en hulpdiensten wel of niet uitvalsroutes gebruiken. Waarom is er geen rekening gehouden met de gradaties waarin nood- en hulpdiensten wel of niet uitvalsroutes gebruiken op de wegingsfactor van de beoordelingscriteria?

In het reactieverslag verkeersontwerp wordt aangegeven dat de neutrale scores zijn gegeven aan locaties die niet dienen als uitvalsroute voor nood- en hulpdiensten of als de locaties niet worden gebruikt door het openbaar vervoer. Vermenigvuldigend met de wegingsfactor komt men onder de streep op dezelfde conclusie. Dit is de reactie op een vraag uit een zienswijze op het verkeersontwerp. De vraag was waarom een evenredige wegingsfactor is toegepast, terwijl niet alle locaties als uitvalsroute voor nood- en hulpdiensten worden bestempeld. Hieruit blijkt dat het toekennen van wegingsfactoren geen effect heeft op de locaties D en E, maar wel op de andere locaties. Het aspect nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer zijn voor de locaties D en E zijn dus niet twee keer zo belangrijk als ruimtelijke effecten of langzaam verkeer. Dit is nu wel een van de conclusies van de beoordelingsmatrix. Niet alle criteria zijn getoetst en dus niet compleet en het verschil in uitwerking van de wegingsfactoren resulteert niet in een vereenvoudigde afweging.

Zoals uw misschien al heeft begrepen uit mijn opmerkingen vind ik in zekere mate verkeersdeelnemers in Diemen Zuid onveilig gedrag vertonen. Dit komt voort uit

Dat had inderdaad ook gekund, maar wij zien geen verschil in uitwerking tussen de methode die u schetst (wegingsfactor aanpassen aan de locatie) en de methode die wij hebben toegepast (rekening houden met het belang van het criterium bij het toekennen van de score). We blijven erbij dat de conclusie onder de streep hetzelfde blijft en benadrukken dat alle varianten aan alle vastgestelde criteria zijn getoetst, ook al is dat niet overal terug te zien in de uitgedeelde scores.

Wij hebben hetzelfde doel voor ogen en doen ons best dit uit te drukken in een ontwerp dat de belangen van alle betrokkenen zo goed mogelijk verenigt.

<p>de manier waarop automobilisten gas geven terwijl net een voetganger aanstalten maakt om over te steken bij een zebrapad of hoe scooters afsnijden op het fietspad. Graag zou ik willen dat het voorlopig ontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid maximaal inzet op verkeersveiligheid. Daarnaast verwacht ik een ontwerp dat resulteert in een prettige omgeving voor omwonende onder andere op het gebied van openbaar groen, lage geluidsintensiteiten en weinig luchtvervuiling.</p>	
---	--