

Reactieverlag verkeersontwerp Diemen Zuid

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

Er zijn in totaal 19 reacties binnengekomen. De reacties zijn in dit verslag zoveel mogelijk geanonimiseerd (bijvoorbeeld door adressen te verwijderen). Bij twee reacties was dat niet goed mogelijk, omdat de inhoud van deze reacties heel specifiek betrekking had op de woningen van de afzenders. Na overleg met de betrokken bewoners, hebben wij deze reacties weggelaten uit dit verslag en per mail beantwoord.

Reactie bewoner	Antwoord gemeente
<p>Het is heel fijn als de busbaan in Diemen Zuid weer opengaat De rotonde bij beukenhorst is ook prima</p> <p>30 km per uur op de doorgaande wegen in Diemen Zuid mag van mij ook 40</p>	<p>Het al dan niet openstellen van de busbaan is 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 verkeersontwerp is dus onder voorbehoud daarvan opgesteld.</p> <p>Een snelheidslimiet van 40 kilometer per uur is in Nederland niet gangbaar binnen de bebouwde kom. We volgen de principes van Duurzaam Veilig, waar binnen de bebouwde kom onderscheid wordt gemaakt tussen wegen waar 15, 30, 50 en 70 kilometer per uur mag worden gereden. 30 kilometer per uur is de passende maximumsnelheid voor de wegen in Diemen Zuid.</p>
<p>Ik zou graag willen dat de busbaan weer gewoon open gaat.</p>	<p>Het al dan niet openstellen van de busbaan is 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 verkeersontwerp is dus onder voorbehoud daarvan opgesteld.</p>
<p>Ik ben er wel achter dat de gemeente Diemen geen enkele respect heeft voor de bezwaren die bezorgde bewoners hebben.</p> <p>Ik ben ook aangesloten bij VerkeerD door Diemen Zuid en u negeert ieder bezwaar die bewoners hebben over het openstellen van de busbaan voor gewoon verkeer.</p> <p>Wij zitten al dag en nacht in geluidsoverlast veroorzaakt door doorgaand verkeer.</p>	<p>De gemeente neemt alle ingediende bezwaren serieus, wat alleen niet betekent dat aan alle bezwaren gehoor kan worden gegeven. In reactieverlagen zoals deze geeft de gemeente voor ieder bezwaar aan hoe men ermee omgaat. In de bestemmingsplanprocedure worden bezwaren op dezelfde manier behandeld.</p> <p>De geluidsbelasting als gevolg van de plannen komt aan bod in de stukken die betrekking hebben op de bestemmingsplanprocedure. We verwijzen voor een</p>

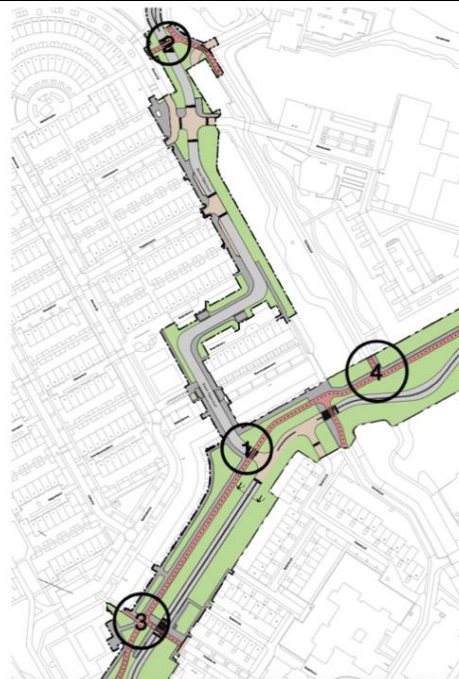
	inhoudelijke reactie op uw bezwaar naar het bestemmingsplan, de bijbehorende achtergronddocumenten en de zienswijzenota.
<p>Ik heb vanmorgen het verkeersplan in Diemen Zuid bekeken. Fijn dat er zo veel over de veiligheid van voetgangers en fietsers is nagedacht! Ik had twee korte vragen vragen verder nog:</p> <p>- Ik woon vlakbij de bushalte Tarwekamp en boven rijkersloot, waar best wat werkzaamheden gaan plaatsvinden. Hoe lang gaat de verbouwing ongeveer duren? Moet ik dan meer denken aan twee maanden of twee jaar? Mijn woning heeft enkel glas, dus ik verwacht er wel iets van mee te krijgen.</p> <p>- Op het plan lijkt het alsof en deel van het speelpleintje de rode touwen (het klimrek, waar nu ontzettend veel mensen sporten) wordt weggehaald voor iets (een parkeerplek? Een omkeerplek?), maar het speelplein is pas net opnieuw ingericht en opgeleverd. Waarom gaat er nu al en stukje weg? Of zie ik het volledig verkeerd?</p>	<p>Het is op dit moment nog lastig te zeggen hoeveel tijd de uitvoering in beslag gaat nemen. Eerst moet de bestemmingsplanprocedure worden afgerond, moet het integraal ontwerp worden opgesteld en moet de uitvoering worden aanbesteed. Als die stappen zijn afgerond, wordt u geïnformeerd over de fasering en de duur van de werkzaamheden.</p> <p>Het huidige speelpleintje blijft intact en de voetpaden worden erop aangesloten. Het grijze vlak op het ontwerp is een fout en wordt aangepast bij het voorlopig integraal ontwerp.</p>
<p>Met veel belangstelling heb ik het verkeersontwerp bekeken. Erg fijn dat jullie dit zo delen, met name het filmpje was erg verhelderend.</p> <p>Ondanks dat dit mogelijk tot meer verkeer in onze wijk zal leiden begrijp ik de keuze wel. Het leidt vermoedelijk tot een betere spreiding van het verkeer dan nu het geval is en aansluiting van de wijk Holland park.</p> <p>Wel vind ik in de huidige situatie en ook in het nieuwe ontwerp 1 deel voor verbetering vatbaar. Dit betreft een kort gedeelte van de Bovenrijkersloot: het weggedeelte tussen Meelbeskamp en het fietspad van het Aalscholverpad. Zie ook de bijlage 'kaart'.</p>	

Ik fiets hier regelmatig met mijn kinderen vanuit de wijk Bomenrijk naar het Aalscholverpad toe en de keuze voor fietsers is hier alleen autoweg of voetpad, terwijl er wel een fietspad op uitkomt vanuit het Aalscholverpad. Is het mogelijk om dit deel van de Bovenrijkersloot rood te kleuren? Ofwel, auto's te gast op dit gedeelte. Dit gebeurt ook op diverse plekken in Amsterdam zoals in de Sarphatistraat. Dit werkt erg goed en geeft een duidelijk signaal aan auto's dat zij te gast zijn op dit deel en moeten opletten voor fietsers die van/naar het Aalscholverpad gaan.

- Het is ons opgevallen dat in het nieuwe plan de Boven Rijkersloot minder zebrapaden bevat dan nu het geval is. Het is echter belangrijk om voldoende plekken te houden waar veilig over gestoken kan worden, ook door kinderen die zelf naar school lopen. Wij zouden graag zien dat op plaatsen 1 en 2 (zie plattegrond hieronder) de huidige zebrapaden behouden blijven.

- Het Aalscholverpad is een druk fietspad waar in het verleden een tweetal knooppunten onduidelijkheid gaf wat betreft voorrang (zie plaatsen 3 en 4 op de plattegrond). Enige tijd geleden is op die plaatsen de voorrangsregeling gewijzigd door haaiantanden te plaatsen. Deze werken in de praktijk goed. We zouden graag zien dat deze haaiantanden ook op het nieuwe fietspad gemarkeerd worden.

- Het is voor ons onduidelijk wat de groene streken precies voorstellen. In de huidige situatie staan er veel volgroeide bomen (bijv. de platanen tussen fietspad en busbaan; de meesten daarvan hebben een stamomtrek van meer dan 31 cm en mogen dus niet zomaar gekapt worden). We zijn geïnteresseerd te vernemen hoe



Fietsstraten met rood asfalt waarbij auto's te gast zijn, worden alleen toegepast op wegen die deel uitmaken van de hoofdfietsstructuur. Uitgangspunten bij fietsstraten zijn dat het aantal fietsers tweemaal zo hoog moet liggen als het aantal auto's en dat er meer dan 1000 fietsers per etmaal moeten passeren. Op dit stuk weg ligt het aantal fietsbewegingen te laag voor een dergelijke oplossing. De meeste bestemmingen in Diemen Zuid zijn goed bereikbaar over vrijliggende fietspaden, maar er zijn enkele uitzonderingen waar we geen maatregelen kunnen treffen. De verwachting is wel dat de verlaging van de maximumsnelheid op deze weg een positieve invloed heeft op de veiligheid voor fietsers.

Zebrapaden zijn alleen veilig als er voldoende voetgangers oversteken. Door voetgangersoversteekplaatsen te bundelen, ontstaat op die plekken een sterkere voetgangersstroom en een veiliger zebrapad. Omdat de snelheid wordt verlaagd naar 30 kilometer per uur, ontstaan bovendien op de plateaus mogelijkheden om veilig over te steken, zonder dat er sprake is van voorrang voor de voetgangers.

We gaan deze suggestie opnemen in het voorlopig integraal ontwerp. De situatie met haaiantanden wordt dus gehandhaafd op de plaatsen 3 en 4 op uw plattegrond.

De volgende stap in het proces is de uitwerking van het voorlopig integraal ontwerp. Daarin wordt het verkeersontwerp omkleed met een inrichting van de openbare ruimte. De inrichting van de groenvoorziening is daar een onderdeel van en is in dit verkeersontwerp dus nog niet bepaald. Uitgangspunt is wel om

<p>het groen ingericht wordt en hopen met name dat de bomen die er momenteel staan behouden kunnen worden, ofwel teruggeplaatst zullen worden.</p> <p>Ten slotte willen we opmerken dat de openstelling van de busbaan nadelen kent voor mens en milieu. De situatie gaat er voor de bewoners in de buurten rondom de busbaan op achteruit door meer geluidsoverlast, meer drukte en meer luchtvervuiling. Terwijl overal in Nederland pogingen worden gedaan om steden en dorpen autoluwer te maken, met aantoonbare voordelen voor milieu en welzijn, kiest Diemen voor het tegenovergestelde. Het is jammer dat het niet gelukt is rekening te houden met dit bezwaar, dat al diverse malen is aangekaart door verschillende partijen.</p>	<p>bestaande bomen zoveel mogelijk te behouden. Waar dat niet mogelijk is, worden bomen zoveel mogelijk verplant. Pas als dat niet mogelijk is, worden bomen gekapt. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd, dus de gemeente heeft in beeld welke bomen in aanmerking komen voor behoud of verplanting. Uiteindelijk zal het aantal bomen per saldo minimaal gelijk blijven in het gebied.</p> <p>De nadelen van de plannen voor mens en milieu komen aan bod in de stukken die betrekking hebben op de bestemmingsplanprocedure. We verwijzen voor een inhoudelijke reactie op uw bezwaar naar het bestemmingsplan, de bijbehorende achtergronddocumenten en de zienswijzennota.</p>
<p>Decennialang hebben wij gewezen over de oneerlijke verdeling van de verkeerslast in Diemen-Zuid.</p> <p>Twee bussen per kwartier over de busbaan en al het overige verkeer over de Boven Rijker sloot. En al dat verkeer, inclusief zware vrachtwagens, komt vlak bij ons langs.</p> <p>Wij begrijpen dat nu eindelijk de busbaan opengesteld wordt voor autoverkeer waardoor ongetwijfeld de verkeerslast veel beter en veel eerlijker verdeeld gaat worden.</p> <p>Wij zijn u zeer dankbaar voor deze aanpassing.</p>	<p>Het al dan niet openstellen van de busbaan is 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 verkeersontwerp is dus onder voorbehoud daarvan opgesteld.</p>
<p>Ik vind dit een verschrikkelijke ontwikkeling. De kwaliteit van prettig wonen komt hierdoor flink in gedrang. De bushalte Tarwekamp komt pal tegenover mijn woning, waardoor de privacy compleet weg is. Zitten op mijn balkon zal ik daardoor niet of minder doen door inkijk en verwachte geluidsoverlast van wachtende reizigers.</p>	<p>De keuze om de halteplaats ná de oversteek voor fietsers en voetgangers te plaatsen, is gemaakt om twee redenen. Ten eerste zouden bij de huidige inrichting auto's onvoldoende zicht hebben op overstekende voetgangers en fietsers, wanneer zij bussen inhalen die bij de halte staan. Dat kan voor een gevaarlijke situatie leiden. Ten tweede geeft deze inrichting bussen de mogelijkheid om sneller weg te rijden na het in- en uitstappen van passagiers, omdat er niet gewacht hoeft te worden op overstekende voetgangers en/of fietsers. De door u</p>

<p>Door het busverkeer ontstaan er scheuren in de muren (langs de busbaan) van mijn appartement (accepteer ik tot dusver) en straks nadat alle verkeer over de busbaan mag, verwacht ik daarbovenop een toename van geluidsoverlast.</p> <p>Dat de bus om het half uur na 19hr rijdt is prima te doen. Maar dat er daarna continu autoverkeer langs mijn slaapkamer raam voorbij rijdt, snap ik niet. Hoop dat er een andere oplossing komt.</p>	<p>voorzien nadelen van deze ontwikkeling wegen niet op tegen de voordelen voor de verkeersveiligheid.</p> <p>De geluidsbelasting als gevolg van de plannen komt aan bod in de stukken die betrekking hebben op de bestemmingsplanprocedure. We verwijzen voor een inhoudelijke reactie op uw bezwaar naar het bestemmingsplan, de bijbehorende achtergronddocumenten en de zienswijzenota.</p>
<p>U noemt het plan al definitief, maar de bewoners mogen nog reageren, wat enigszins vreemd overkomt.</p> <p>Ik heb diverse opmerkingen over slechts een klein gedeelte van de route, nl de Bovenrijkersloot direct ten zuiden van de Venserbrug.</p> <p>Ik woon ruim 30 jaar op het Meidoornplein, en ken de situatie ter plaatse, met de diverse problemen.</p> <p>1. De nieuwe ingetekende Fietsoversteekplaats</p> <p>Deze Fietsoversteekplaats zit op een totaal verkeerde plaats. De fietsers komen van de, op dat punt, nog hoger gelegen Bovenrijkersloot naar beneden op het Bomenrijk uit, waar behoorlijk veel verkeer is. Dit genereert een gevaarlijke situatie op het Bomenrijk. Daarnaast nodigt het uit om rechtdoor te fietsen het Meidoornplein op, wat een wandelgebied is en een kinderspeelplein, dus verboden voor fietsverkeer.</p>	<p>Dit verkeersontwerp is aangeduid als definitief, omdat het de laatste ontwerpstep is waarin uitsluitend aandacht is voor de verkeerssituatie. De volgende stap in het proces is de uitwerking van het voorlopig integraal ontwerp. Daarin wordt het verkeersontwerp omkleed met een inrichting van de openbare ruimte. Bij die stap is er ook nog gelegenheid om aanpassingen te verrichten aan de inrichting van de verkeerssituatie als daar aanleiding voor is (bijvoorbeeld als gevolg van suggesties zoals de uwe).</p> <p>De situatie is besproken en veilig bevonden door de verkeerscommissie. De keuze om de fietsersoversteek op deze plek te leggen en niet bij de kruising ten zuiden ervan, is gemaakt om twee redenen. Ten eerste is de fietsafstand tussen het noordelijke deel van Bomenrijk en de Venserbrug hierdoor korter. Ten tweede is het veiliger om de fietsoversteek en de kruising op enige afstand uit elkaar te leggen. Er ontstaat namelijk een overzichtelijkere verkeerssituatie bij de kruising en een extra snelheidsremmende maatregel voor autoverkeer. Wij verwachten,</p>

<p>Suggestie voor oplossing: maak de Fietsoversteekplaats op de nieuw te creëren verhoogde gelijkwaardige kruising.</p> <p>2. Er is géén Voetgangersoversteekplaats ingetekend. Dit kan op de nieuw te creëren verhoogde gelijkwaardige kruising. Ter hoogte van deze plek bevindt zich nu een voetgangersoversteekplaats, die gevaarlijk is. Onder andere de hoge snelheid en de hoge bosjes dragen bij aan de gevaarlijke, onoverzichtelijke situatie. Suggestie voor oplossing: maak de Voetgangersoversteekplaats op de verhoogde gelijkwaardige kruising, samen met de Fietsoversteekplaats (zie 1).</p> <p>3. Er bevindt zich een stenen trap tussen Bomenrijk en Bovenrijkersloot, waar U niets mee doet.</p> <p>Deze trap wordt veelvuldig gebruikt door vnl wandelaars. De wandelaars die de trap opgaan kunnen 2 kanten op: In de 1e plaats direct links langs de weg lopen over de brug. Deze strook is smal, ligt direct aan de rijweg en is dus gevaarlijk.</p> <p>Suggestie voor Oplossing: maak een verhoogde rand tussen de wandelstrook en de rijweg.</p> <p>De wandelaars die de trap opgaan kunnen in de 2e plaats daar oversteken naar de overzijde, waar het voetpad en fietspad lopen. Dit gebeurt veelvuldig en deze situatie is gevaarlijk.</p> <p>Suggestie voor oplossing: maak daar een Voetgangersoversteekplaats met aan weerszijden een drempel. Het gevolg is dat, direct na de Venserbrug, dit bijdraagt om de snelheid al omlaag te brengen naar 30 km/h, wat een veilige oversteek mogelijk maakt. Dit ontbreekt in uw plan, want het blijft mogelijk om het 1egedeelte, dus over de Venserbrug rijdend de Bovenrijkersloot op nog steeds vol gas met minstens 50 km/h te rijden!</p> <p>Ik realiseer mij dat dit slechts een klein deel van het totale plan is, maar het is cruciaal, het betreft de eerste 100m na de Venserbrug waar op dit moment een behoorlijk onveilige situatie is.</p>	<p>door de overzichtelijke situatie en relatief lage intensiteiten, dat de aansluiting van het fietspad op Bomenrijk niet zal leiden tot onveiligheid.</p> <p>Zebrapaden zijn alleen veilig als er voldoende voetgangers oversteken. Het aantal voetgangers op deze locatie ligt te laag voor een veilig zebrapad. Omdat de snelheid wordt verlaagd naar 30 kilometer per uur, ontstaat op het plateau echter de mogelijkheid om veilig over te steken, zonder dat er sprake is van voorrang</p> <p>De scheiding tussen de wandelstrook en de rijbaan valt buiten de scope van dit project, maar we gaan wel nader bestuderen op welke manier de verkeersveiligheid hier kan worden verbeterd.</p> <p>Zoals eerder genoemd zijn zebrapaden alleen veilig als er voldoende voetgangers oversteken. Ook op deze locatie ligt het aantal voetgangers te laag voor een veilig zebrapad. Bovendien verhindert de knik in de weg dat hier een veilige oversteekplaats kan worden aangelegd. Omdat de snelheid wordt verlaagd naar 30 kilometer per uur, wordt oversteken (niet-gefaciliteerd, zonder voorrang) op deze locatie echter wel veiliger. De 30 kilometer per uur wordt hier afgedwongen door de drempels bij de vlakbij gelegen fietsoversteek.</p>
---	--

Ik vind het er vooral erg goed uitzien. Ik heb een paar opmerkingen

1. De Boven Rijkersloot voelt op dit moment aan als een race baan en het is een goed idee om dit naar 30km/u te brengen. Op de Wenckebachweg in Amsterdam is de snelheid ook terug gebracht van 50 naar 30 km/u. Dit is gedaan met behulp van een duidelijk fietsstrook links en recht (zie foto). Zou dit ook een goed idee



hiervoor zijn? Het voordeel is dat de fietser zich hier meer thuis voelt. Daarnaast is de aansluiting met de brug ook veel logischer. Als dit wordt doorgetrokken t/m de stoplichten, dan hoeft je als fietser vanaf de Middenweg komend niet meer over te steken. Het vrij liggende fietspad naast de flats gebruik ik zelf niet omdat het niet op de route ligt.

2. Er is een klein probleempje tpv de Oostelijk brug, en dit wordt in dit ontwerp niet opgelost. Voetgangers die langs het water willen blijven lopen en willen oversteken bij Beukenhorst/Anne Frankstraat moeten eerst op het fietspad lopen, en daarna door het bloemenperkje heen. Ik hoop dat ik heb aangegeven dat de voetgangersoversteek bij die brug volgens mij nog goed uitgedacht moet worden.

3. De fietspaden links en rechts tussen de nieuwe rotonde en de brug is in het nieuwe ontwerp 1 richting. In theorie is dit een goede keus denk ik. In de praktijk willen fietsers heel graag links en rechts van de rijweg beide kanten op fietsen, en de praktijk zal waarschijnlijk ook uitwijzen dat de fietsers ook daadwerkelijk tegen het verkeer in gaan fietsen, omdat fietsers op zo'n klein stukje niet 2 keer willen oversteken. Zo'n soort probleem is vaker voorgevallen, en de oplossing was dan de fietser zijn zin geven. Mijn idee is om de fietspaden hier links en rechts van de weg in 2 richtingen te maken. Dat heeft tot gevolg dat de rotonde dan ook in 2 richtingen te fietsen is, wat ook mijn voorkeur heeft (als dit mogelijk is). Ik hoor graag of dit mogelijk is.

Er is gekozen om de vrijliggende fietspaden te behouden en de snelheid van 30 kilometer per uur met andere maatregelen af te dwingen. Op het stuk van de Boven Rijkersloot zonder parallel vrijliggend fietspad, zijn de bochten scherp en worden meerdere plateaus aangebracht, dat de snelheid van autoverkeer dermate laag ligt dat fietsers zich er voldoende thuis zullen voelen.

Voor een oplossing zoals die op de Wenckebachweg in Amsterdam ligt het aantal fietsbewegingen op dit stuk te laag.

We gaan deze suggestie opnemen in het voorlopig integraal ontwerp. Het trottoir zullen we hier doortrekken langs het fietspad en door het huidige perkje heen, zodat de een doorlopende verbinding ontstaat voor de wandelroute langs het water.

In het voortraject is hier veel aandacht voor geweest. De verwachting is dat het aantal fietsers dat gebaat is bij een tweerichtingsfietspad op dit stuk klein is. Voor de aanleg tweerichtingsfietspaden op deze locatie is een grote aanpassing van de fietsstructuur in een groter gebied nodig, ook op de Diemerbrug zelf. De brug valt buiten de scope van dit project. De kleine groep fietsers die erbij gebaat is, rechtvaardigt een herinrichting van deze omvang niet. Daarnaast is tweerichtingsfietsverkeer op de rotonde nadelig voor de veiligheid en de doorstroming.

4. Een vraag over het meest zuidelijke deel van het ontwerp, op de plek waar het fietspad op het Roerdomppad een bocht maakt en de weg onderdoor gaat (valt net buiten de scope). Het voetpad hier is niet logisch. Als voetganger wil je het tunneltje onderdoor, maar het voetpad stopt hier abrupt. Kan dit in dit ontwerp worden meegenomen?

Tot slot nog een hele andere vraag. Deze gaat over het ontwerp van de parkeerplekken bij het winkelcentrum Diemen Zuid. Ik ben hier net te laat mee, maar ik hoop dat het toch nog doorgegeven kan worden aan de ontwerper, mochten jullie hiermee contact hebben. Is dit mogelijk? Het probleem is; als je vanaf de Jumbo naar 2xrechts loopt richting de laad en losplek, dan is de situatie nu zo onlogisch dat je 2x moet oversteken. Er staan altijd karretjes op het huidige voetpad. Mijn idee: kan de laad- en losplek op het niveau komen van het voetpad? In dit geval is de vrachtwagen die laadt en lost te gast op het voetpad. Er kan gewoon met witte stenen een kruis worden gemaakt om het vak aan te duiden, en met inritbanden of verlaagde banden kan de vrachtwagen hierop rijden. De huidige situatie is niet wenselijk en het probleem wordt niet opgelost in het ontwerp. Je hebt niks aan het huidige voetpad.

De buurtgroep Verkeer door Diemen Zuid, vertegenwoordigt zo'n 400 leden. Namens de leden maken wij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze op de vaststelling van het verkeersontwerp "verkeersstructuur Diemen Zuid" in te dienen.

Allereerst moet ons van het hart dat het enkel presenteren van een tekeningetje met een gesproken videoboodschap op de site Diemen.nl niet afdoende is om het verkeersontwerp te beoordelen, laat staan dat er sprake is van een overtuigende burgerparticipatie. Het is dan ook vervelend dat de extra informatie door ons persoonlijk opgevraagd moest worden omdat de gemeente van mening was dat de stukken te ingewikkeld zijn voor de burger en enkel tot verwarring kan leiden. Dit uitgangspunt is ronduit beledigend en respectloos richting de bewoners die willen reageren.

In het ontwerp is het niet heel duidelijk te zien, maar voetgangers kunnen hier het fietspad oversteken om hun route te vervolgen, zoals in de huidige situatie (zie blauwe lijn op het kaartje). Het doortrekken van het trottoir langs het fietspad gaat ten koste van de groenvoorziening, en dat is voor de kleine groep voetgangers die hier gebruik van maakt niet te rechtvaardigen.



We hebben uw suggestie doorgezet naar het projectteam dat gaat over Winkelcentrum Kruidenhof. Zij hebben uw suggestie overwogen, maar hebben besloten om de huidige situatie te handhaven. Met het op hetzelfde niveau brengen van trottoir en laad- en losplek wordt de indruk gewekt dat voetgangers voorrang hebben. Bij het achteruitrijden hebben vrachtwagens op deze plek echter onvoldoende zicht om daadwerkelijk voorrang te kunnen verlenen. Het niveauverschil benadrukt de scheiding tussen trottoir en laad- en losplek en dient als extra waarschuwing voor voetgangers. De huidige situatie wordt dus veiliger geacht.

We snappen uw punt, maar zijn ook gebonden aan landelijke eisen waar informatie op gemeentelijke sites aan moeten voldoen. Denk hierbij aan eisen voor leesbaarheid voor slechtzienden, dyslectici, laaggeletterden, anderstaligen etc. De genoemde documenten voldoen niet aan die eisen en het is praktisch onmogelijk om ze wel aan die eisen te laten voldoen. We wilden geïnteresseerden toch in de gelegenheid stellen om deze stukken in te zien. Daarom beschreven we de mogelijkheid om deze stukken op te vragen, zoals u heeft gedaan. De heer Den Ouden heeft daarop alle documentatie met u gedeeld.

Van de heer Den Ouden, hebben wij — nadat wij persisteerden dat wij alle documentatie beschikbaar nodig achtten - de volgende bijlagen ontvangen op basis waarvan wij ons commentaar hebben geformuleerd.

- Bijlage 2 : Ontwerpnoot verkeersontwerp februari 2021;
- Bijlage 2.1: Concept verkeersplan Goudappel & Coffeng 07-05-2018
- Bijlage 2.2: Variantenstudie
- Bijlage 2.3: Definitief Verkeersontwerp Aveco de Bondt v1.0 12-11-2020
- Bijlage 2.4: Beoordelingsmatrix v1.0
- Bijlage 2.5: Criteria beoordelingsmatrix
- Bijlage 2.6: Technische notitie Aveco de Bondt 29-01-2021
- Bijlage 2.7: Memo indeling Venserbrug
- Bijlage 2.8: Memo extra ontsluitingen Meelbeskamp en Havikskruid

Nadat wij bezwaar hebben gemaakt tegen het feit dat de achterliggende documenten openbaar moeten worden gemaakt, heeft de gemeente besloten alsnog een verwijzing te maken op de website naar de voornoemde documenten.

Bijlage 2: Ontwerpnoot verkeersontwerp februari 2021 en Bijlage 2.3: Definitief Verkeersontwerp Aveco de Bondt v1.0 12-11-2020

1. In het rapport staan termen als 'zo veel als mogelijk', 'waar mogelijk', 'in grote lijnen', 'bij voorkeur'. Dat is niet concreet genoeg. Hoe toets je die 'criteria'? Met name bij 'Inrichten zoveel mogelijk conform Duurzaam Veilig voor 30 km/u wegen'. Wat doen jullie hiervoor wel en wat niet en voldoe je bij het weglaten van bepaalde inrichtingsdetails juridisch nog wel aan de criteria? Welke marge past u hierbij toe?

Later zijn de stukken gepubliceerd als bijlage bij de 'Informatie van het college' op het deel van de website waar alle bestuurlijke informatie (als ook gemeenteraadsinformatie). Hiervoor gelden andere toegankelijkheidsrichtlijnen. We hebben er toen voor gekozen op de projectpagina te verwijzen naar het betreffende deel van de website.

Wij zijn zo transparant mogelijk geweest, binnen de kaders van landelijke toegankelijkheidseisen voor gemeentelijke websites. We betreuren dat deze werkwijze wordt opgevat als een ondermijning van de burgerparticipatie en een belediging aan bewoners. Het tegenovergestelde was onze bedoeling.

Ontwerpkeuzes worden gemaakt met de uitgangspunten in het achterhoofd (zoals inrichting conform Duurzaam Veilig, maar ook andere beleidsoverwegingen). Soms zijn uitgangspunten met elkaar in tegenspraak. De gemeente hecht bijvoorbeeld waarde aan de vrijliggende fietsinfrastructuur, terwijl fietsers volgens de principes van Duurzaam Veilig in 30 km/u-zones op de rijbaan thuishoren. Uiteindelijk is een ontwerp maatwerk en niet op voorhand dicht te timmeren met criteria. Per locatie wordt naar de beste oplossing gezocht. De oplossingen zijn conform de wegen- en verkeerswetgeving opgesteld en afgestemd met de Diemense verkeerscommissie waarin onder meer de politie zitting heeft. Ter juridische bekrachtiging van de verkeersmaatregelen zal in een later stadium een verkeersbesluit worden genomen.

<p>2. Bij de beoordeling van ontwerpdetail E is de uitkomst van de beoordelingsmatrix variant E2. Die wordt uiteindelijk toch niet gekozen a.g.v. hogere realisatiekosten. Kosten zijn geen criterium in de matrix. Als dat hierbij wel een criterium is waarom wordt dat dan niet gehanteerd bij de overige beoordelingen? De beoordeling is dus niet uniform. Waarom niet? Tot welk advies komt u indien dit criterium wel consequent voor het gehele Verkeersplan wordt meegewogen?</p>	<p>De realisatiekosten zijn ondergeschikt aan de overige criteria en zijn daarom niet meegenomen in de matrix. Alleen wanneer varianten in de matrix nagenoeg gelijk scoorden, is gekeken naar andere factoren zoals realisatiekosten. Dat principe is uniform toegepast, maar locatie E is de enige waar die andere factoren de ontwerpkeuze hebben beïnvloed.</p>
<p>3. Beoordelingscriterium 'Hinder voor de omgeving' bestaat uit geluidshinder en Nabijheid woningen. Hinder als gevolg van trillingen wordt niet meegewogen. Het op- en afrijden van de drempels zorgt voor trillingen. Wij stellen voor om de aspecten (geluid, trillingen, nabijheid en luchtvervuiling) afzonderlijk te wegen en een eigen waarde toe te kennen en dit opnieuw te beoordelen. Bent u daartoe bereid? Zo nee, waarom niet?</p>	<p>Hinder als gevolg van trillingen is wel meegewogen, maar ontbreekt (dus ten onrechte) bij de definiëring van de beoordelingscriteria. Dat trillingshinder is meegewogen blijkt uit de afwegingen die bij locaties E en J zijn omschreven onder het kopje 'Hinder voor omgeving'. Overlast als gevolg van luchtvervuiling is niet meegenomen, omdat de verschillende varianten geen wezenlijk andere uitwerking hebben op de luchtkwaliteit.</p>
<p>4. Hinder voor de omgeving heeft wegingsfactor 4. De range is 1 t/m 4. Hoe is die bepaald, conform welke richtlijn of indicatoren?</p>	<p>De wegingsfactoren zijn niet op richtlijnen gestoeld, maar zijn bepaald aan de hand van het belang dat de gemeente bij dit project hecht aan de criteria. Het beperken van hinder voor de omgeving heeft voor de gemeente de hoogste prioriteit, wat tot uiting komt in de wegingsfactor.</p>
<p>5. Het type drempel c.q. plateau dat aangebracht wordt is mede bepalend voor de hoeveelheid en soort trillingen. Kunt u ons informatie verstrekken betreffende detail/maatvoering/materialisatie? Zo nee, waarom niet?</p>	<p>Op dit moment zijn dergelijke details nog niet bekend. Dit wordt nader bepaald bij het opstellen van het definitief integraal ontwerp. Uitgangspunt is wel dat de drempels voldoen aan de richtlijnen met betrekking tot Duurzaam Veilig en tegelijkertijd geschikt zijn voor lijnbussen.</p>
<p>6. Het toepassen van een middengeleider moet een snelheid remmende werking hebben. Wij vragen ons af of dat werkt gezien de ligging en verdere inrichting van de weg zoals bijvoorbeeld het verwijderen van krappe bochten en het toepassen van flauwe wegslingeringen. De mensen die hier dagelijks rijden en vooral een bus met een dagelijkse route met vaste chauffeurs weten na een weekje rijden wel dat je gemakkelijk de middengeleider mee kan pakken, dat levert geluidshinder en trillingen op. Meer of andere fysieke inrichting zal meer effect hebben op snelheid vertraging met als gevolg meer overlast. Geparkeerde auto langs een route hebben wel een remmend effect omdat er risico is op schade. Van parkeren is op de route tussen de rotonde Diemerbrug en Polderland geen sprake en levert dus geen</p>	<p>Het toepassen van een overrijdbare middengeleider is een vaker toegepaste en bewezen methode om de weg visueel te versmallen en daarmee de snelheid te verlagen. Ondanks het feit dat de overrijdbare middengeleider theoretisch overrijdbaar is, blijken auto's in de praktijk geneigd om de middengeleider te vermijden omdat het zeer oncomfortabel rijdt. Het is daarom een effectieve methode voor het voorkomen van inhalen en afsnijden van bochten. Desalniettemin zijn nood- en hulpdiensten met deze oplossing in staat om in te halen als het nodig is en is er voldoende ruimte voor elkaar passerende lijnbussen en/of vrachtwagens. De grootte van het verwachte effect is niet in een getal uit te</p>

remmende werking op. Hoe groot schat u het effecten van de middengeleider op de snelheid en de veiligheid en hoe heeft u dat bepaald?

7. U geeft aan dat de middengeleider lastig is voor auto's om overheen te rijden. Lastig is niet onmogelijk, immers de hulpdiensten en ander doorgaand verkeer kunnen er gemakkelijk overheen. Hierover willen wij meer uitleg. Waaruit blijkt dan dat dit een snelheid remmende werking heeft? Hoe ziet de middengeleider eruit?

8. In de notitie wordt vermeld dat een rotonde in principe niet in een 30 km omgeving past. Toch wordt er op de ene locatie wel een rotonde opgenomen en op de andere locatie niet. Wat is de reden dat binnen een ontwerp dit wordt ingezet of afgekeurd? In onze optiek wordt hier naar willekeur in gehandeld. Komt dit door het feit dat niet heel Diemen Zuid een 30km zone gaat worden of alleen de hoofdwegen?

9. Onduidelijk is wat onder 'Diemen-Zuid' wordt bedoeld in de demarcatie van dit verkeersplan. De indruk wordt gewekt dat de wijken Verrijn Stuart en Holland Park niet daartoe behoren en derhalve daar geen algeheel 30km regime zal gelden. Dit houdt alsdan in dat voor de toegangswegen naar Diemen-zuid allemaal een 50km regime geldt wat met zich meebrengt dat bij de plekken waar een overgang van 50km naar 30km komt dit direct herkenbaar moet zijn. Kun u op alle toegangswegen aantonen dat u daar aan voldoet, anders dan een bord plaatsen, het wegdek mogelijk een andere kleur geven en op het wegdek aangeven dat 30km geldt? Welke maatregelen overweegt u als blijkt dat deze overgangen geen snelheidsremmende werking hebben?

10. De poriën van het gebruikte asfalttype raken snel vol door bijv. bladeren of zand. Gaat de gemeente de deklaag goed onderhouden? Hoe en hoe vaak? Hoe borgt de gemeente dat na verstrijken van de levensduur of bij schade weer minimaal hetzelfde type wordt aangebracht? Regelmatig wordt zoiets in beheerfasen eruit bezuinigd of de vereiste kwaliteit raakt uit beeld.

drukken. Zoals gezegd is het een bewezen methode, die bovendien voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig.

De middengeleider wordt 50 centimeter breed en met kasseien uitgevoerd. Door het ongelijke oppervlak en de grote voegen tussen de stenen, is het zeer oncomfortabel om de middengeleider met een personenauto te overrijden. Het is ook niet de intentie dat hulpdiensten er comfortabel overheen kunnen rijden, maar het moet mogelijk zijn om in geval van nood in te kunnen halen.

De geplande rotonde bij Beukenhorst kan net buiten de 30 km/u-zone worden aangelegd. De andere plek waar een rotonde is onderzocht, ligt middenin de 30 km/u-zone en is daardoor in principe niet passend. Dit principe en de begrenzing van de zones is echter niet doorslaggevend geweest in de keuzes. Er is gekozen voor de beste oplossing op het gebied van veiligheid, doorstroming en alle andere getoetste aspecten.

De begrenzing van de 30 km/u-zones wordt conform de wettelijke eisen en regelgeving aangeduid met markering en bebording. Net na de overgang naar 30km/u zijn plateaus of drempels gelegen. Toegangswegen naar 30 km/u-zones hebben altijd een maximumsnelheid van 50 (of hoger). Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de gebruikelijke aanduiding van 30 km/u-zones in Diemen-Zuid niet voldoet. Diemen monitort structureel de verkeerssituatie in de gemeente. Als blijkt dat de snelheid structureel te hoog ligt, zullen maatregelen worden overwogen.

Er wordt geen open asfaltbeton (OAB), maar steenmastiek asfalt (SMA) toegepast. Het oppervlak van SMA is juist zeer gesloten en daarom minder gevoelig voor deze problematiek. De geslotenheid maakt SMA relatief stil. Om die reden is SMA de standaard in Diemen. De standaardisering maakt het onderhoud eenvoudiger. Reguliere onderhoudsprogramma's van de gemeente voorzien in de waarborging van de kwaliteit van de deklaag en een tijdige vervanging aan het eind van de levensduur.

<p>11. Er wordt behalve een middengeleider ook aan de zijkanten van de busbaan een "rammelstrook" aangelegd. Deze benaming zegt al genoeg over de hinder die dat voor de omgeving met zich meebrengt. Dit is op tekening niet terug te zien, waarom niet? Exact waar komen de rammelstroken aan de zijkant?</p>	<p>Er komen geen rammelstroken aan de zijkanten van de weg. Overal waar gesproken wordt over 'rammelstrook', wordt bedoeld op de overrijdbare middengeleider of het overrijdbare middengedeelte van de rotonde.</p>
<p>12. De busbaan wordt verlegd waardoor tientallen volwassen bomen in de weg staan, dit omdat ervoor gekozen wordt de weg volledig recht door te trekken. Juist dit formaat boom is essentieel voor de CO2-reductie. Nieuwe aanplant biedt dat de eerste 10 jaar niet. Welke inspanning doet u om het verlies van CO2-reductie te voorkomen?</p>	<p>Er is een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Daaruit komt naar voren dat de bomen die in de weg staan (veelal platanen) goed kunnen worden verplant. Slechts enkele bomen verkeren in een dermate slechte conditie dat verplanten niet mogelijk is. Het merendeel van deze bomen zal dus worden verplant, zodat hun Co2-reducerende waarde behouden blijft. De bomen die niet kunnen worden behouden, worden gecompenseerd met nieuwe aanplant. Het uitgangspunt is om het aantal bomen in het gebied per saldo minimaal gelijk te houden.</p>
<p>13. Het fietspad wordt één rechte racebaan. De remmende slinger wordt eruit gehaald. Gevolg is dat met de huidige brommer, e-bikes en fast bikes de snelheid hoog is bij het naderen van het kruisend autoverkeer en voetgangers. De zichtlijn is eveneens verkort omdat het fietspad dichterbij de woningen komt. Waarom wordt er niets aan snelheid remmend fietsverkeer gedaan?</p>	<p>De exacte loop van het fietspad ligt niet vast. Dit is onderdeel van discussie bij het opstellen van het voorlopig integraal ontwerp. Uw zorgen zijn doorgegeven aan de ontwerpers. Het voorlopig integraal ontwerp komt ook ter inzage te liggen, waarna u kunt reageren als uw zorgen over dit thema niet zijn weggenomen.</p>
<p>14. De plateaus zijn bijzonder lang. Als voorbeeld, het samengesteld kruisingsplateau bij Speenkruid is 70 meter. Op dit moment worden auto's in hun snelheid geremd omdat zij twee keer een drempel op moeten rijden. Rijdend op dit grote plateau is van snelheidsremming geen sprake meer, maar kan juist extra snelheid gemaakt worden. Het aanrijdingsgevaar is hiermee enorm vergroot. Hoe denkt u dat tegen te gaan en te handhaven? De kleur van het wegdek en borden zullen marginaal hierin sturend zijn.</p>	<p>De gekozen oplossing zorgt inderdaad voor een grotere afstand tussen de snelheidsremmende maatregelen dan in de huidige situatie. We zijn het met u eens dat dit een nadeel is, maar er was op deze locatie geen geschikt alternatief (zie ook ons antwoord op vraag 29 van uw reactie). We verwachten wel dat de overrijdbare middengeleider, die over dit plateau zal worden doorgetrokken, een snelheidsremmend effect heeft, omdat deze de weg optisch smaller maakt.</p>
<p>15. De afstand tussen het plateau bij Speenkruid en de rotonde is 300 meter. De weg wordt hierbij verbreed en geen drempels toegepast. De ingesloten snelheid is nu al boven de 50 km. De nieuwe wegindeling biedt de mogelijkheid sneller te rijden. Wetende dat de kans groot is dat langs dit traject een nieuwe school zal worden gebouwd, brengt extra risico's met zich mee. Welke maatregelen denkt u te gaan nemen?</p>	<p>De weg wordt op dit stuk niet verbreed. Alleen de bocht wordt verruimd. De knik wordt echter groter, wat een snelheidsremmende werking heeft. Ook de overrijdbare middengeleider zorgt voor snelheidsremming, omdat het de weg optisch smaller maakt. Er zijn geen concrete plannen voor de ontwikkeling van het perceel waar u op doelt. Mocht het perceel inderdaad een functie krijgen die hoge eisen stelt aan de verkeersveiligheid van de omgeving, moet te zijner tijd worden gekeken of de veiligheid voldoet en of er aanvullende maatregelen nodig zijn.</p>

<p>16. Komend vanaf de busbaan wil de Gemeente dat de verkeersstromen beter over beide bruggen wordt verdeeld. Of is deze doelstelling inmiddels weer losgelaten? Mocht het nog steeds een doelstelling zijn dan zal het verkeer komend uit zuidelijke richting een keuze moeten maken. Het grote verschil is echter dat de weg naar de Diemerbrug slechts één rotonde kent terwijl de route naar de Venserbrug diverse plateaus kent. De snelste weg is dus de weg richting Diemerbrug. Hiermee wordt de gewenste verdeling niet gehaald. Kunt u de berekeningen en criteria tonen die de basis vormen voor de verkeerscirculatie? Heeft u überhaupt dit plan op zijn effecten door laten rekenen vwb verkeersintensiteit?</p>	<p>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 Ouddielerlaan). 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.</p>
<p>17. Nu het definitieve verkeersplan er ligt kan niet anders geconcludeerd worden dat aan de eisen van het GVB worden voldaan, maar dat met deze inrichting - met de variantenstudie van Goudappel & Coffeng in de hand — het aantal autobewegingen absoluut variant 1 uit dit rapport zal benaderen. Anders gezegd dit verkeersplan moet opnieuw getoetst worden op het verwachte aantal autobewegingen. Wij blijven dan ook benadrukken dat wij een onafhankelijke toets door Antea noodzakelijk achten. Graag ontvangen wij uw bereidheid om aan het verzoek van de bewoners tegemoet te komen.</p>	<p>Het verkeersmodel van Diemen is in 2021 door Goudappel Coffeng geactualiseerd. Hierbij is de laatste versie van het verkeersontwerp als uitgangspunt gebruikt. De onafhankelijke toetsing waar u om vraagt heeft dus plaatsgevonden. Voor meer informatie hierover en de verwachte verkeersintensiteiten verwijzen wij naar het bestemmingsplan, de bijbehorende achtergronddocumenten en de zienswijzennota.</p>
<p>18. Door openstelling busbaan zal er behalve bussen, auto's en calamiteiten ook een toename van vrachtverkeer optreden. De effecten van dit zware verkeer op haar omgeving is niet onderzocht. Waarom heeft de gemeente geen onderzoek ingesteld welke effecten het huidige verkeersontwerp in kader van intensiteit, mobiliteit en overlast oplevert ten opzichte van de oorspronkelijke variantenkeuze van Goudappel & Coffeng? Waarom worden wijzigingen ten opzichte van de variantenstudie niet opnieuw ter toetsing aangeboden aan een onafhankelijk bureau?</p>	<p>In het vastgestelde bestemmingsplan zijn de nieuwe verkeerscijfers verwerkt en getoetst aan de Wet geluidhinder. Daarbij zijn ook de oude verkeersgegevens en het oude en nieuwe verkeersontwerp beschouwd. Alle tabellen zijn vervangen en de beschouwing en conclusies zijn bijgewerkt. Voor de inhoud verwijzen we naar het bestemmingsplan, de bijbehorende achtergronddocumenten en de zienswijzennota.</p>
<p>Bijlage 2.5 Criteria</p> <p>19. Wat is hinder? Op welke richtlijnen heeft de gemeente deze gebaseerd?</p>	<p>De gemeente bedoelt hier met hinder de mate van overlast door geluid, trilling en lichtinval als gevolg van de ligging van de verkeersstructuur ten opzichte van de woningen.</p>

<p>20. Trillingen en luchtvervuiling worden niet meegewogen, waarom niet?</p>	<p>Hinder als gevolg van trillingen is wel meegewogen, maar ontbreekt (dus ten onrechte) bij de definiëring van de beoordelingscriteria. Dat trillingshinder is meegewogen blijkt uit de afwegingen die bij locaties E en J zijn omschreven onder het kopje 'Hinder voor omgeving'. Overlast als gevolg van luchtvervuiling is niet meegenomen, omdat de verschillende varianten geen wezenlijk andere uitwerking hebben op de luchtkwaliteit.</p>
<p>21. Brommeroverlast (en eigenlijk ook vliegverkeer) wordt niet meegewogen in de geluidsbelasting, waarom niet?</p>	<p>Brommers vallen onder 'wegverkeer' en zijn dus wel meegenomen.</p>
<p>22. Achteruitgang van woongenot/beleving en waardevermindering van de huizen wordt niet meegewogen als hinder, waarom niet?</p>	<p>Dit zouden gevolgen kunnen zijn van hinder, en zijn dus impliciet wel meegenomen.</p>
<p>23. De varianten op het DO van Aveco de Bondt worden deels beoordeeld t.o.v. het conceptplan van Goudappel & Coffeng en deels van de huidige situatie. Waarom wordt dat op deze manier gedaan? Is dat niet met 2 maten beoordelen? Zo nee, waarom niet?</p>	<p>De varianten die Aveco de Bondt heeft onderzocht, zijn allemaal beoordeeld ten opzichte van het concept verkeersplan van Goudappel Coffeng en niet ten opzichte van de huidige situatie. Soms staat het verkeersplan van Goudappel Coffeng echter gelijk aan huidige situatie en wordt daar in de tekst aan gerefereerd.</p>
<p>24. Alleen bij Autoverkeer wordt vermeld dat naar veiligheid wordt gekeken. Waarom is niet specifiek de veiligheid van het overige verkeer (wandelaars; fietsers etc) als criterium opgenomen? Heeft afstemming plaatsgevonden met de basisscholen om te zien of voldoende veilige beschermde oversteekplekken aanwezig zijn. Denk hierbij aan oversteken bij het drukke speelveld (de rode touwen)?</p>	<p>De veiligheid van overig verkeer is wel als criterium opgenomen en staat ook omschreven in bijlage 2.5. Bovendien wordt bij autoverkeer met veiligheid ook expliciet bedoeld op veiligheid bij oversteken (en dus voor voetgangers en fietsers). De basisscholen zijn uitgenodigd voor de inloopbijeenkomsten en zijn, net als de omwonenden, meermaals in de gelegenheid gebracht om inbreng te leveren. In het verkeersontwerp is veel aandacht voor veilige oversteken voor fietsers en voetgangers. Zo is de zebra bij Speenkruid opgeschoven richting speelveld en gebundeld met de fietsoversteek, waarbij fietsers in de nieuwe situatie ook voorrang hebben op autoverkeer. Om de verlaging van de maximumsnelheid af te dwingen, is deze oversteek voorzien van drempels.</p>
<p>25. Kunt u aantonen dat alle onderdelen van het verkeersontwerp zijn ingediend ter toetsing door de CvC? Zo ja, waar blijkt dat uit en waarom is dat niet als bijlage op de site gezet?</p>	<p>Het CvC toetst alleen verkeersontwerpen voor de gemeente Amsterdam. Gemeente Diemen heeft zijn eigen verkeerscommissie. Alle elementen uit het verkeersontwerp zijn daar uitgebreid getoetst. De Vervoerregio Amsterdam zit normaliter niet in de verkeerscommissie van de gemeente Diemen, maar heeft vanwege het belang van de busverbinding in dit gebied ook aan tafel gezeten. De</p>

<p>Bijlage 2.6 Technische notitie</p> <p>26. Locatie C drempel moet langer volgens norm ASVV. Dat betekent dat 2 parkeerplaatsen moeten vervallen om de drempel lang genoeg te maken. Worden die gecompenseerd in de buurt?</p> <p>27. Locatie C: Het voetpad in het concept ontwerp wordt niet meegenomen omdat men de nut er niet van inziet. Dit is echter een voortzetting van het voetpad dat loopt naast Boomhazelaaroord, waarom is dit niet nuttig als hierdoor een keer minder overgestoken hoeft te worden?</p> <p>28. Rotonde; er wordt gesproken over rammelstroken langsijde en een middengeleider. Hoe verhoudt zich dat tot de geluid- en trilling belasting?</p> <p>29. Locatie J: Lang plateau om de doorstroming te bevorderen =_> hiermee faciliteer je te hard rijden (zuid -noord verbinding wordt als hoofdroute ervaren). Dit is in strijd met verkeersveiligheid. Waarom kiest men hiervoor?</p> <p>30. Locatie I en J worden met elkaar verbonden door 1 groter plateau om comfort te garanderen. Het vlak wordt 70 meter naar zuid en 14.5 meter naar noord t.o.v. van de richtlijn min. 10 meter. Dit levert extra rijcomfort op voor de weggebruiker met als risico dat er harder wordt gereden. Hoe voorkomt men harder rijden dan 30km? Locatie I valt onder locatie J. Waarom is Locatie I niet apart gewogen? Dit is nu een gevaarlijke T-kruising en als het een gelijkwaardige kruising gaat worden nog gevaarlijker. Verkeer uit Speenkruid heeft dan voorgang van verkeer dat vanuit</p>	<p>verslagen van de verkeerscommissie zijn primair voor intern gebruik en worden in principe niet gepubliceerd.</p> <p>Uit parkeermetingen in het gebied is gebleken dat de parkeerdruk lager is dan 85%. Om die reden is het niet nodig om deze twee plaatsen te compenseren in de buurt.</p> <p>Het gaat te ver om het voetpad als nutteloos te bestempelen, maar de toegevoegde verkeerswaarde is beperkt. Hierdoor weegt het niet op tegen het feit dat er 5 bestaande bomen zouden moeten worden verwijderd bij de aanleg. Er is dus besloten om de huidige situatie te handhaven.</p> <p>Het overrijden van de rammelstrook bij de rotonde produceert weinig extra geluid en trillingen. De rammelstrook zal bovendien slechts incidenteel en op lage snelheid worden overreden (door bussen, vrachtverkeer en nood- en hulpdiensten). De invloed van de rammelstrook op de geluid- en trillingbelasting is dus beperkt.</p> <p>De gekozen oplossing heeft inderdaad een lager snelheidsremmend effect dan twee van de andere varianten. Dit nadeel weegt echter niet op tegen de voordelen die de gekozen oplossing biedt. Bij de andere varianten zou namelijk sprake zijn van een grotere hinder voor de omgeving en een slechtere doorstroming voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.</p> <p>Voor het antwoord op uw eerste vraag verwijzen we naar ons antwoord op punt 14 van uw reactie. Op locatie I is slechts een kleine wijziging doorgevoerd ten opzichte van het concept verkeersplan. Bij kleine wijzigingen als deze zijn de varianten en het referentie-ontwerp niet tegen elkaar afgezet in een beoordelingsmatrix. In de technische notitie is locatie I echter wel afzonderlijk aan bod gekomen. Daar is uit de vergelijking tussen het referentie-ontwerp en de variant geconcludeerd dat de wijziging voldoet aan de verkeersveiligheidseisen.</p>
---	--

de busbaan komt. Al wordt de weg iets verbreed en verlegd, het blijft erg onoverzichtelijk en een spiegel helpt maar gedeeltelijk.

31. Het verleggen van de weg zorgt voor een rechttere rijweg. Dit zorgt voor een extra risico dat er harder gereden wordt dan toegestaan. Hoe wordt dit voorkomen, wetende dat bijvoorbeeld a) op het stuk Diemerbrug tot aan Speenkruid (over een afstand van 300 meter) waar nu al boven de 50km per uur wordt gereden en b) de weg extra verbreed wordt? Voldoet u hiermee wel aan de richtlijnen die gelden voor de inrichting van een 30km zone?

32. Locatie K: Busbaan wordt breder gemaakt en voorzien van een middengeleider van 50 cm. Dit levert weer extra geluid, trilling, stank en milieuoverlast op. Hoe wordt gegarandeerd dat bewoners nog lekker in hun woningen/tuinen/balkon kunnen genieten? De geluidsbelasting moet naar onze mening opnieuw worden bepaald op basis van de nieuwe inrichting. Waarom heeft u dat niet gedaan?

33. In bijlage 2.6 wordt niet consequent en generiek omgegaan met het onderwerp bomen (kap of verplaatsen). Men vergelijkt soms de effecten op bomen op het referentie ontwerp dan weer op de huidige situatie. Hierdoor geeft de notitie niet weer om hoeveel bomen het exact gaat die gekapt of verplaatst moeten worden. Uit de stukken is niet naar voren te halen of er een Boom Effect Analyse (BEA) heeft plaatsgevonden die normaliter ten tijde van de onderzoeksfase uitgevoerd wordt, ook met het oog op het verplaatsen van Kabel & Leidingen. Kunt u toelichten hoe dit proces heeft plaatsgevonden en op welke aantallen u uitkomt?

34. Vanwege voorgaande zorg hebben wij zelf een inventarisatie gehouden en komen wij tot de conclusie dat 46 bomen in de gevarenszone zitten qua kap of verplaatsen, waarvan de helft van zeer volwassen formaat zijn. Waarom communiceert u niet transparant over dit onderwerp? Kunt u aangeven welk effect dit zal hebben op de groenbeleving in de buurt, de CO2 emissie, flora & fauna, hitte stress en rainproof?

Voor het antwoord op deze vraag verwijzen we naar ons antwoord op punt 15 van uw reactie.

Het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan is geactualiseerd op basis van het nieuwe verkeersontwerp en op basis van nieuwe actuele verkeerscijfers voordat dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad. De middengeleider in dit verkeersontwerp zal incidenteel worden overreden en is daarom niet maatgevend voor de geluidbelasting op de woningen en in de tuinen of op de balkons.

Er is een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Bij het uitwerken van het integraal ontwerp wordt gekeken welke bomen gehandhaafd, verplaatst, gekapt en nieuw aangeplant worden. De aantallen staan dus nog niet vast. Het uitgangspunt is om het aantal bomen in het gebied per saldo minimaal gelijk te houden.

Zoals gezegd is op dit moment nog niet precies inzichtelijk welk aantal bomen wordt gehandhaafd, verplaatst, gekapt en nieuw aangeplant. Tijdens het opstellen van het integraal ontwerp zal dit duidelijk worden en zal de gemeente hierover transparant communiceren. De groenbeleving, Co2-emissie, waarde van flora en fauna, tegengaan van hittestress en wateroverlast zijn belangrijke uitgangspunten bij het ontwerp. Bomen worden alleen gekapt als het echt niet anders kan. In dat geval worden ze gecompenseerd met nieuwe aanplant. Het uitgangspunt is om het aantal bomen in het gebied per saldo minimaal gelijk te houden.

35. Het verruimen van de bocht op de busbaan: Staat geen toelichting in rood dat het getoetst is aan de ASVV 2012. Waarom niet? Is dit volgens de richtlijnen en zo ja, welke? Zo nee, waarom niet en mag dat wel? Kunt u uitleggen waarom de verbreding een verbetering is voor de veiligheid van de kinderen?

36. In de technische notitie ontbreekt de relatie ontwerp/woningen. Er wordt met geen woord over gesproken alleen 1 x dat een bepaalde variant te dicht op de huizen zou komen. Welke consequenties heeft dit verkeersontwerp voor de huidige omwonenden ten opzichte van de huidige inrichting?

Niet onvermeld willen wij opmerken dat de bezwaren tegen openstelling van de busbaan als vermeld in onze Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid (Zaaknummer 2020-099778) - gericht aan de gemeente d.d. 5 januari 2021 - onverminderd van toepassing blijven.

Omdat in de bestemmingsplanprocedure niet de mogelijkheid is geboden de effecten van de definitieve inrichting (dus incl. rammelstrook) te beoordelen/becommentariëren zijn wij van mening dat procedureel en in tijd gezien de bewoners onjuist zijn behandeld. Wij zijn van mening dat in verband hiermee de goedkeuring van dit verkeersplan niet eerder kan plaatsvinden dan nadat het bestemmingsplan voor de busbaan door de raad is goedgekeurd. Kunt u dit uitgangspunt bevestigen?

De ASVV zegt niets over bochtverruiming, waardoor de bochtverbreding is gedaan op basis van rijcurvesimulatie. Voor het bepalen van het ontwerpvoertuig voor deze rijcurvesimulatie zijn de richtlijnen van de ASVV 2012 echter wel gebruikt. Dit om twee bussen en/of vrachtwagens elkaar in de bocht te kunnen laten passeren. De rijcurve is in figuur 36 van de technische notitie zichtbaar. In de huidige situatie (alleen busbaan) is er sprake van een lage verkeersintensiteit (iedere zoveel minuten een bus). De kans dat twee bussen elkaar tegenkomen in de bocht is dus klein. Bij openstelling voor overig verkeer is de kans dat een bus in de bocht een tegenligger tegenkomt groter. Daar moet dus in het ontwerp rekening mee gehouden worden. De verbreding heeft geen relatie met de veiligheid van de kinderen.

De technische notitie beperkt zich tot verkeerskundige zaken. In de ontwerpnotitie is de ligging van de verkeersstructuur ten opzichte van de woningen wel een criterium waar de varianten op zijn beoordeeld. De consequenties komen dus daar aan bod.

In het bestemmingsplan gaat het om de planologisch-juridische bandbreedte waarbinnen de verkeersstructuur en openbare ruimte kunnen worden ingericht. Kennisname van de uiteindelijke definitieve gedetailleerde inrichting is niet nodig om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen. Het verkeersontwerp was wel opgenomen als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan. En het milieudonderzoek is gebaseerd op het aangepaste verkeersontwerp. Voor beoordeling en becommentariëring van de inrichting zijn de ter inzageperiode van het verkeersontwerp en later die van het integraal ontwerp bedoeld. De besluitvorming over het verkeersontwerp staat grotendeels los van de besluitvorming over het bestemmingsplan. De precieze volgorde is daarom niet van belang. Wel is het verloop van de bestemmingsplanprocedure uiteindelijk bepalend voor het daadwerkelijk kunnen realiseren van verkeersontwerp.

U pretendeert dat een integrale kijk op alle ontwikkelingen nodig is waarbij alle ontwikkelingen worden meegenomen. Eén van de ontwikkelingen betreft de Omgevingsvisie. De participerende bewoners van Diemen hebben zich in de hun reactie op de Omgevingsvisie uitgesproken vóór stimulatie van fietsverkeer en tégen toename van autoverkeer te zijn. Kunt u aantonen dat met dit Verkeersplan wordt voldaan?

In de beoordeling van de bestemmingsplan aanpassing wordt de veronderstelde hogere verkeersintensiteit niet meegewogen op het gebied van geluidsoverlast, trilling etc. Voor het vervolg m.b.t. planschade is het van belang een juiste geluidbelasting vast te stellen waarbij zowel de aangepaste rijbaan(indeling) is meegenomen als wel het verwachte aantal autobewegingen bij deze indeling. Heeft u nieuwe geluidsbelastingeffecten bepaald? Zo ja, waar zijn deze op gebaseerd?

NB

Via de verwijzing op de webpagina van de gemeente worden veel meer bijlagen getoond dan het aantal bijlagen dat de heer Den Ouden ons heeft toegestuurd. Zo zijn ook over de bijlage 2 en verder opmerkingen* te plaatsen. Onduidelijk is op welke documenten een reactie als zienswijze moet worden gegeven. Bent u het ermee eens dat een verlenging van de zienswijze termijn hiermee gepast is en zo ja, wat is dan de nieuwe termijn?

* Als voorbeeld: In 2.2 Bijlage 1 - Uitgangspuntennotitie project 'Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid' wordt onder het hoofdstuk Duurzaamheid bij Ambities vermeld dat het zo voordelig mogelijk is om zo donker mogelijk asfalt toe te passen van warmte winning. Bij Uitvoering wordt echter gesproken over een lichte kleur asfalt om hittestress tegen te gaan. Dit is een voorbeeld van

Aan de Omgevingsvisie wordt op dit moment nog gewerkt. Het verkeersontwerp is daar dus nog niet aan te toetsen. Wel wijzen de verkeersmodellen uit dat er geen sprake zal zijn van grote groei van autoverkeer als gevolg van dit project. Daarnaast worden nieuwe oversteken toegevoegd waar fietsers voorrang hebben op autoverkeer. Ook wordt de snelheid verlaagd naar 30 kilometer per uur, waardoor voor fietsers een veiligere situatie ontstaat op plekken waar zij aangewezen zijn op de rijbaan. Bovendien wordt ook de oostelijke Boven Rijkersloot veiliger voor fietsers, omdat de hoeveelheid autoverkeer daar afneemt door de maatregelen in dit plan.

In het vastgestelde bestemmingsplan zijn de nieuwe verkeerscijfers verwerkt en getoetst aan de Wet geluidhinder. Daarbij zijn ook de oude verkeersgegevens en het oude en nieuwe verkeersontwerp beschouwd. Alle tabellen zijn vervangen en de beschouwing en conclusies zijn bijgewerkt. Voor de inhoud verwijzen we naar het bestemmingsplan.

Het verkeersontwerp lag in deze periode ter inzage. Ook alle achterliggende documenten die betrekking hebben op het verkeersontwerp, zijn met u gedeeld. Een aantal overige documenten op de site (de uitgangspuntennotitie en het communicatie- en participatieplan met bijlagen) hebben ook betrekking op het project, maar niet op het verkeersontwerp. Die documenten zijn dus wel openbaar, maar liggen niet ter inzage. Deze documenten zijn opgesteld ter voorbereiding op het opstellen van het integraal ontwerp. Het voorlopig integraal ontwerp komt te zijner tijd ter inzage te liggen.

Desalniettemin reageren we graag even op deze tegenstelling. Voor eventuele warmtewinning via het weggoppervlak is het inderdaad noodzakelijk dat het asfalt zo donker mogelijk is, zodat zoveel mogelijk zonlicht door het wegdek kan worden geabsorbeerd. Het betreft hier echter een ambitie waarvan in dit stadium nog onduidelijk is of de realisatie technisch en financieel uitvoerbaar is. Als er geen warmtewinning via het weggoppervlak wordt toegepast, is het in verband met het

<p>tegenstrijdigheden. Hoe heeft u deze tegenstrijdigheden beoordeeld en afgewogen?</p> <p>Wetende hoe u reageert op bezwaren en zienswijzen van bewoners en wel door het clusteren van vragen en veralgemeniseren, willen wij benadrukken dat wij op al onze vragen afzonderlijk een reactie wensen te ontvangen. Dit is mede van belang omdat in het gehele traject van het Verkeersplan en Bestemmingsplan geen enkele participatie door gemeente aan de bewoners is geboden, anders dan schriftelijk te reageren.</p>	<p>voorkomen van hittestress juist verstandiger om een lichte kleur asfalt te kiezen, zodat zoveel mogelijk zonlicht door het wegdek kan worden gereflecteerd. Uiteindelijk worden hier bij het opstellen van het definitief integraal ontwerp knopen over doorgehakt. De uitgangspuntennotitie is bedoeld als een uiteenzetting van mogelijkheden en ambities die de ontwerpers in het proces kunnen gebruiken, niet als een blauwdruk voor het integraal ontwerp. Tegenstellingen zorgen voor een open vizier.</p>
<p>In de videopresentatie over het verkeersontwerp wordt een rotonde op kruising Boven Rijkersloot met Beukenhorst (bij de Diemerbrug) aangelegd. We verbazen ons over de grootte van deze rotonde! Deze is vergelijkbaar met de tweebaansrotondes op de Diemerdreef, maar waarom zo groot? Een groot stuk grasveld aan de kant van het speeltuintje gaat hiermee verloren. Daar komt een rotonde voor in de plaats en echt mooier wordt het er niet op. Tevens is er geen plaats meer voor de verzamelcontainers aan de Beukenhorst. Daar maken we regelmatig gebruik van, waar gaan die dan heen? Ook de ondergrondse vuilniscontainer bij de bushalte wordt een groot gemis als deze er niet meer is. De vuilniscontainer in de wijk zelf is namelijk met regelmaat snel vol.</p> <p>Kortom, we pleiten voor een wat compactere rotonde, eentje die dan ook veel beter past in de woonwijk-situatie bij een snelheid van 30km p/u.</p> <p>De straal van de fiets- en voetpaden kunnen sowieso al kleiner, zodat deze gewoon aansluiten met de weg. In de voorgestelde tekening zitten daar nu grote stukken zinloze leegtes wat verder bijdraagt aan veiligheid. Het liefst zien we dat er géén rotonde komt (we vinden ze over het algemeen niet mooi), maar een kleinere rotonde op die plek oogt veel gemoedelijker en is passender dan de megarotonde in de videopresentatie!</p> <p>Ik hoop dat u hier rekening mee kunt houden in het voorlopig integraal ontwerp en de rotonde een wat kleiner formaat kan geven.</p>	<p>De grootte van de rotonde is bepaald aan de hand van de wegategorisering en het verwachte aantal voertuigen. Ten opzichte van het concept verkeersplan is de rotonde nog iets verkleind, maar kleiner dan dit is niet mogelijk. De grootte van de rotonde is vergelijkbaar met die bij de Ouddiemerlaan/Rode Kruislaan/Martin Luther Kinglaan. Dat de totale grootte van de rotonde in de buurt komt van de tweebaansrotondes op de Diemerdreef, komt omdat de rotonde bij Beukenhorst ook een fietspad en trottoir worden toegevoegd. In verband met de verkeersveiligheid bij de oversteken, moeten het fietspad en trottoir een grotere diameter hebben dan de rijbaan. Op die manier hebben automobilisten beter zicht op overstekende fietsers en voetgangers en andersom. De ruimte tussen fietspad en rijbaan krijgt een groene invulling. De containers krijgen een nieuwe plek. Dit wordt in het voorlopig integraal ontwerp nader uitgewerkt. De rotonde wordt net buiten de 30 km/u-zone aangelegd. Binnen de 30 km/u-zone zijn rotondes inderdaad niet gepast.</p>

<p>-Diemen profileert zich heel erg met haar bomenplan. Als bewoner van de wijk bomenrijk, en de gemeente Diemen vragen wij ons af wat er gaat gebeuren met alle bomen die hier staan.</p> <p>- Graag willen we weten hoeveel en waar er verkeersdrempels komen. Op het moment wordt er echt geraced op de bovenrijkersloot.</p> <p>- Aangezien er veel meer geluidsoverlast en luchtvervuiling zal komen in onze tuin en ons huis door de aanleg van deze weg, wil ik graag weten hoe jullie de bewoners gaan compenseren voor deze overlast en de aanslag op onze gezondheid.</p>	<p>Er is een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd, waarin is gekeken naar de conditie van de huidige bomen en de verplantbaarheid. Bij het uitwerken van het integraal ontwerp wordt gekeken welke bomen gehandhaafd, verplaatst, gekapt en nieuw aangeplant worden. Op dit moment kan de gemeente uw vraag dus nog niet beantwoorden. Bomen worden alleen gekapt als het echt niet anders kan. In dat geval worden ze gecompenseerd met nieuwe aanplant. Het uitgangspunt is om het aantal bomen in het gebied per saldo minimaal gelijk te houden.</p> <p>Het aantal verkeersdrempels en de ligging ervan is terug te vinden op het verkeersontwerp. Drempels en plateaus zijn beige van kleur en verder herkenbaar aan de met zwart getekende markering op de hellingen.</p> <p>De geluidsbelasting en luchtvervuiling als gevolg van de plannen komt aan bod in de stukken die betrekking hebben op de bestemmingsplanprocedure. We verwijzen voor een inhoudelijke reactie op uw bezwaar naar het bestemmingsplan, de bijbehorende achtergronddocumenten en de zienswijzennota.</p>
<p>Als bewoner van Holland Park heb ik met belangstelling het verkeersontwerp voor Diemen Zuid bekeken. Het is positief dat de gemeente de verbindingen van Holland Park naar en via Diemen Zuid wil versterken.</p> <p>Hierbij verdienen in het bijzonder voetgangers en fietsers aandacht zodat prettiger en snellere routes ontstaan met logische aansluitingen. Nu komt het in Diemen nog regelmatig voor dat een voet- en fietspad 'opeens' ergens ophoudt (zonder dat er sprake is van een voor de voetganger of fietser logisch eindpunt). Ook heeft het de voorkeur dat scherpe bochten en onnodige slingers in het verloop van een fietspad worden voorkomen.</p>	

Kruising/rotonde "Busbaan (Aalscholverpad) -Polderland — Boven Rijkersloot"

Bij variant N2, dat is opgenomen in het definitief ontwerp, ontbreekt voor fietsers uit Holland Park die naar winkelcentrum Kruidenhof gaan een vloeiende, heldere aansluiting op de Boven Rijkersloot. Door de fietsoversteek niet aan beide zijden haaks op de Boven Rijkersloot te positioneren maar, komend vanaf Holland Park aan de rechterhand het fietspad wat te verbreden en te laten afbuigen, kunnen fietsers vloeiender de route naar het winkelcentrum vervolgen. Hiervoor kan ruimte worden gemaakt door op dit punt het voetpad niet over korte afstand te verbreden (op bijgevoegde plattegrond lichtblauw gemarkeerd).



Tot slot de wens dat het vrij naargeestige tunneltje onder de Boven Rijkersloot wordt opgefrist.

Succes met het vervolg van de uitwerking.

Graag wil ik in deze zienswijze een aantal punten benoemen. Deze hebben betrekking op:

- Nood- en hulpdiensten
- Openbaar vervoer
- Rammelstrook
- Veiligheid fietspad
- Oostelijke Boven Rijkersloot
- Openbaar groen
- Tijdsproject verkeersstructuur Diemen Zuid
- Gestelde uitgangspunten

Er is bewust voor gekozen om deze aansluiting haaks in plaats van vloeiend vorm te geven. Door de haakse bocht worden fietsers gedwongen om vaart te minderen en is er beter zicht op autoverkeer, dat op dit punt voorrang heeft. Fietsers worden hierdoor gedwongen om goed uit te kijken voor zij zich op de rijbaan voegen. Al met al is deze oplossing, ook door de verkeerscommissie, als de meest veilige beoordeeld.

Het tunneltje valt buiten de scope van het project, maar hebben uw opmerking doorgegeven aan de afdeling onderhoud en beheer.

<p>Nood- en hulpdiensten</p> <p>In het verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid, 1.3 bijlage 2 wordt in hoofdstuk 3 het gebruik van nood- hulpdiensten voor variant D meegewogen. In de huidige situatie wordt het traject Venserbrug-noordelijke ingang busbaan, westelijke Boven Rijkersloot, gebruikt door nood- en hulpdiensten. In 1.3 bijlage 2 hoofdstuk 2 en in het bestemmingsplan staat beschreven dat de westelijke Boven Rijkersloot geen uitvalsroute voor nood- en hulpdiensten is. In het verkeersontwerp wordt hier wel rekening mee gehouden. Komt het verkeersontwerp overeen met de uitvalsroute die nood- en hulpdiensten gebruiken in Diemen Zuid?</p> <p>Daarnaast telt de weging van locatie D even zwaar mee met locaties die wel als uitvalsroute worden gebruikt, zoals locatie J, N en K. De toegepaste beoordelingsmatrix met beoordeling tussen de een en vijf is een generieke methode om verkeerssituaties te beoordelen. In de werkelijkheid zullen aspecten, zoals uitvalsroutes van nood- en hulpdiensten meer of minder van belang zijn per locatie. Waarom wordt een evenredige weging in de beoordelingsmatrix toegepast voor nood- en hulpdiensten in 1.3 bijlage 2 hoofdstuk 4 per locatie, terwijl niet alle locaties als uitvalsroute voor nood- en hulpdiensten worden bestempeld?</p> <p>Openbaar vervoer</p> <p>In het verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid, 1.3 bijlage 2 paragraaf 2.1 is het uitgangspunt voor het openbaar vervoer de lagevloerbus, zoals gehanteerd voor buslijn 44. Het GVB maakt voor buslijn 44 gebruik van de lagevloerbus VDL Citea met een lengte van 12 meter. Nu wordt de Mercedes-Benz Citaro, een gelede bus met een lengte van 17,9 meter, niet op het door het GVB op traject van het verkeersontwerp gebruikt voor dagdiensten. Naast het feit dat het verkeersontwerp rekening houdt met lagevloerbussen is het belangrijk om ook rekening te houden met andere aspecten, zoals de lengte en breedte van de</p>	<p>De westelijke Boven-Rijkersloot vanaf de Venserbrug wordt in het genoemde hoofdstuk niet specifiek benoemd, maar is ook een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten. Daarom is het hele tracé getoetst op toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten, onder meer in de Diemense verkeerscommissie waarin de nood- en hulpdiensten zitting hebben.</p> <p>Het klopt dat het belang van de aspecten per locatie verschilt. Er is gekozen om daar rekening mee te houden bij het uitdelen van de scores in plaats van bij het bepalen van de wegingen. Een aspect met een klein belang op een bepaalde locatie krijgt dus eerder een neutrale score dan op een locatie waar het belang van dat aspect heel groot is. Het feit dat de locaties D en E niet aan de hoofduitvalsroute voor nood- en hulpdiensten liggen, heeft er bijvoorbeeld aan bijgedragen dat dit aspect op deze locaties in alle varianten neutraal scoort. Ook het aspect ‘Openbaar vervoer’ scoort op de locaties D en E in alle varianten neutraal: hier rijden tijdens een reguliere dienstregeling immers geen bussen. Onder de streep heeft deze werkwijze hetzelfde resultaat als wanneer de wegingen per locatie zouden zijn aangepast.</p> <p>Het GVB geeft aan dat het ontwerp voor de nieuwe opengestelde busbaan middels rijcurves is getest op berijdbaarheid door bussen. Dit is het centrale punt geweest van het overleg tussen het GVB, de VRA en de gemeente Diemen. Het ontwerp is aangepast op de knelpunten die op basis van deze tests zijn gevonden. Vanuit het GVB ziet men geen knelpunten meer wat betreft de toegankelijkheid voor het OV. Dit geldt ook voor de VDL (elektrische) bussen.</p>
--	--

bussen. Dit is belangrijk voor de bocht in het de busbaan en de lengte van de haltes. Daarnaast is het noodzakelijk dat het GVB zijn vloot gaat aanpassen op het komende verbod van diesel- en benzine voertuigen gesteld door de overheid in 2030. Het toespitsten van het verkeersontwerp op de kenmerken van de huidige bus kan in de toekomst voor problemen zorgen als de huidige bussen op het traject worden vervangen. Is in het verkeersontwerp rekening gehouden met meerdere typen bussen die andere kenmerken, zoals lengte, breedte en gelede onderdelen, hebben dan de nu in gebruik zijnde bussen op buslijn 44?

Rammelstrook

In het verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid, 1.3 bijlage 2 wordt in de conclusie gesteld dat de toepassing van een doorgetrokken streep met overrijdbare middengeleider en rammelstrook de beste toepassing is op de busbaan. Dit komt het 30 km/uur regime ten goede en resulteert in een bijbehorende verkeersintensiteit en geluidsniveau. Mijn aanname is dat gebruik van een rammelstrook resulteert in een toename van het geluidsniveau. Wat is de invloed van de rammelstrook zoals beschreven in het verkeersontwerp op het geluidsniveau? Blijft het, door de gemeente Diemen gemodelleerde, geluidsniveau beschreven in het bestemmingsplan bij gebruik van een rammelstrook gewaarborgd?

Daarnaast geeft een rammelstrook mij een gevoel dat de weg uitgevoerd met rammelstrook een landelijk uitgevoerde weg is. Met een landelijke weg bedoel ik een provinciale weg waar harder dan 30 km/uur wordt gereden, weinig kruisingen, weinig bebouwing en nauwelijks overstekend langzaam verkeer. Enkele voorbeelden in de omgeving zijn de Oude Muiderstraatweg te Diemen, Amstelweg te Ouder-Amstel en Nieuwe Meerlaan te Amstelveen. Wat is het effect van de rammelstrook op de snelheid van automobilisten, als de rammelstrook in de omgeving van Diemen Zuid enkel wordt gebruikt op wegen waar harder dan 30 km/uur wordt gereden?

Het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan is geactualiseerd op basis van het nieuwe verkeersontwerp en op basis van nieuwe actuele verkeerscijfers voordat dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad. De middengeleider in dit verkeersontwerp zal incidenteel worden overreden en is daarom niet maatgevend voor de geluidbelasting op de woningen en in de tuinen of op de balkons.

De wegen waar u aan refereert hebben een rammelstrook aan de zijkant van de weg, terwijl de rammelstrook in Diemen Zuid als middengeleider dient. Bovendien wordt de rammelstrook met kasseien uitgevoerd, in plaats van in het asfalt gedrukt zoals is gebeurd op de wegen die u noemt. Om die redenen is de rammelstrook in Diemen Zuid onderscheidend van die op de landelijke wegen. Het toepassen van een rammelstrook als middengeleider is een vaker toegepaste en bewezen methode om de weg visueel te versmallen en daarmee de snelheid te verlagen. De grootte van het verwachte effect is niet in een getal uit te drukken. De methode voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig en past in een 30 km/uur-zone.

<p>Wat is het effect van de rammelstrook op de afwatering na hevige regenval?</p> <p>Veiligheid fietspad</p> <p>In het voortraject, tijdens de inspraakavond en in de bezwaren over het voorontwerpbestemmingsplan is door bewoners aangegeven dat het fietspad Aalscholverpad parallel aan de busbaan als onveilig wordt ervaren door de toename van brommers, scooters en e-bikes. In het verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid, 1.3 bijlage 2 is de verbetering van de veiligheid op enkel fietspaden niet meegenomen in het verkeersontwerp. Zo is er geen variantenafweging gemaakt voor fietspaden, zoals het Aalscholverpad parallel aan de busbaan. Waarom is in het verkeersontwerp geen variantenafweging gemaakt voor fietspaden, terwijl dit wel in eerdere stadia is opgedragen door bewoners? In hoeverre wordt in het verkeersontwerp rekening gehouden met wren van automobilisten op het fietspad Aalscholverpad parallel aan de busbaan?</p> <p>Oostelijke Boven Rijkersloot</p> <p>In het voortraject en tijdens de inspraakavond op het voorontwerpbestemmingsplan hebben meerdere inwoners van de gemeente Diemen aangegeven om de oostelijke Boven Rijkersloot, de buurt schelpenhoek en winkels Kruidenhof, bij het project te betrekken. De erven aan de oostelijke Boven Rijkersloot zijn slecht aangesloten op het fietspadennetwerk in Diemen Zuid. Ook maken zware vrachtwagen die leveren aan de winkels aan het Kruidenhof gebruik van de oostelijke Boven Rijkersloot. In het verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid, 1.3 bijlage 2 hoofdstuk 3 worden verschillende varianten afgewogen die tot verbeteringen leiden bij de aansluiting van erven, zoals variant D. De erven aan de oostelijke Boven Rijkersloot zijn niet meegewogen in de variantenafweging. Waarom is de oostelijke Boven Rijkersloot wel benoemd in het voortraject door Goudappel Coffeng als route door Diemen Zuid, maar is het geen onderdeel van het verkeersontwerp?</p>	<p>De rammelstrook ligt op hoogste punt van het wegprofiel. De weg watert af naar zijkanten. De rammelstrook heeft dus geen effect op de afwatering.</p> <p>Het Aalscholverpad is een belangrijke schakel in het lokale en regionale fietsnetwerk. Vanwege de kwaliteitseisen en de verkeersveiligheid willen we dit fietspad behouden als een vrijliggend fietspad. Het fietspad is in onze ogen voldoende breed, comfortabel en veilig. Daarbij voldoet het aan de richtlijnen voor hoofdfietsinfrastructuur. Automobilisten zijn niet toegestaan op dit fietspad.</p> <p>De maatregelen die we met dit verkeersontwerp nemen op de overige wegen in Diemen Zuid, leiden tot een lagere verkeersintensiteit op de oostelijke Boven Rijkersloot. Deze lagere verkeersintensiteit is passend bij de huidige inrichting en leidt tot een betere verkeersveiligheid op de oostelijke Boven Rijkersloot. Aanpassingen aan de oostelijke Boven Rijkersloot zijn daarom niet meegenomen in het project.</p>
---	--

Openbaar groen

In het verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid, 1.3 bijlage 2 wordt in de conclusie gesteld dat de toepassing van een doorgetrokken streep met overrijdbare middengeleider en rammelstrook de beste toepassing is op de busbaan. De doorgetrokken streep met overrijdbare middengeleider en rammelstrook zorgt voor een optische versmalling van de weg. De optische versmalling van de weg versterkt het gedrag van automobilisten om 30 km/uur te rijden. Het 30 km/uur regime resulteert in een bijbehorende verkeersintensiteit en geluidsniveau. In de optische versmalling wordt in het verkeersontwerp geen rekening gehouden met andere visuele effecten, zoals openbaar groen. Tijdens het voorontwerp bestemmingsplan en in de zienswijze van het bestemmingsplan heb ik voorgesteld om een hoge heg te plaatsen langs de busbaan. Wat is de rede dat dit voorstel niet wordt meegewogen in het verkeersontwerp? Wat is het effect van het plaatsen van een hoge heg vlak langs de busbaan op de optische versmalling? Wat is het effect van het ontbreken van een hoge heg of het verwijderen van het huidige groen op de optische versmalling?

Tijdspad project verkeersstructuur Diemen Zuid

De gemeente Diemen heeft gekozen voor een tijdspad waarbij het bestemmingsplan en verkeersontwerp parallel worden uitgevoerd. Binnen door de gemeente Diemen gestelde uiterste inlevertermijn van een zienswijze op het verkeersontwerp is het bestemmingsplan nog niet vastgesteld. De rekenkundige modellen voor verkeersintensiteiten, geluid en fijnstof, waar de gemeente Diemen gebruik van maakt, die zijn toegepast in het bestemmingsplan zijn gebaseerd op de situatie in 2030. Eerdere openstelling van de busbaan kan leiden tot onduidelijkheden of overschrijding van de gestelde limieten. Eventuele aanpassingen op het bestemmingsplan kunnen leiden tot wijzigingen op het verkeersontwerp. Waarom is het nodig om het verkeersontwerp voor vaststelling van het bestemmingsplan ter inzage te leggen, terwijl aanpassingen in het bestemmingsplan het verkeersontwerp kan doen wijzigen en de gemeente Diemen pas in 2030 de busbaan volgens de rekenmodellen kan openstellen?

De volgende stap in het proces is de uitwerking van het voorlopig integraal ontwerp. Daarin wordt het verkeersontwerp omkleed met een inrichting van de openbare ruimte. De inrichting van de groenvoorziening is daar een onderdeel van en is dus nog niet bepaald. Uw wensen zijn doorgegeven aan de ontwerpers. Het voorlopig integraal ontwerp komt ook ter inzage te liggen, waarna u kunt reageren als uw zorgen over dit thema niet zijn weggenomen.

Het gewijzigde verkeersontwerp is als basis genomen voor de vaststelling van het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken. In geluidonderzoek is het wettelijk verplicht om niet alleen naar de huidige situatie te kijken maar ook naar de toekomstige situatie over 10 jaar. Vandaar het prognosejaar 2030. De vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad heeft niet meer geleid tot wijzigingen die van invloed zijn op dit verkeersontwerp.

Gestelde uitgangspunten

In het verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid, 1.3 bijlage 2 paragraaf 2.1 wordt gesteld dat enkele punten, zoals een rotonde ten zuiden van de Diemerbrug en openstelling van de busbaan, in het voortraject en in het opstellen van het ontwerp door Goudappel-Coffeng zijn vastgesteld en daarom harde uitgangspunten zijn. In het voortraject van het project verkeersstructuur Diemen Zuid heeft Goudappel-Coffeng meerdere varianten waarbij een rotonde of openstelling van de busbaan al dan niet is opgenomen. Het voortraject is gestart naar aanleiding dat de gemeente Diemen de verbindingen tussen Holland Park en Diemen Centrum wil verbeteren. Ten eerste heeft GoudappelCoffeng niet enkel een rotonde en openstelling van de busbaan geadviseerd in het voortraject. Ten tweede is het bestemmingsplan bestaande uit de harde uitgangspunten nog niet aangenomen.

Zouden jullie bij het herinrichten van de Aalscholverpad, wanneer de busbaan openbaar wordt gemaakt, in overweging kunnen nemen om de volgende situatie aan te passen (zie kaart). De rode lijn geeft de huidige route aan die voetgangers nu dienen te lopen. Deze onlogische situatie nodigt op dit moment alleen uit om als voetganger over het fietspad te lopen. Daarbij is het omlopen hier erg gebruiksonvriendelijk voor de wandelende Diemenaar. De ingetekende route (blauw) zou daarom veel logischer zijn.



Er zijn in het voortraject door Goudappel Coffeng inderdaad meerdere varianten onderzocht. Goudappel Coffeng kwam echter uiteindelijk tot de conclusie dat een rotonde en openstelling van de busbaan de beste manier zijn om de verkeersproblematiek aan te pakken. Daarom zijn die maatregelen door Goudappel Coffeng opgenomen in het conceptverkeersplan. De verkeerstechnische inrichting is vervolgens geoptimaliseerd, maar de onderzoeksresultaten van Goudappel Coffeng zijn altijd het uitgangspunt gebleven. De gemeenteraad heeft het nieuwe bestemmingsplan inmiddels vastgesteld.

De route die u voorstelt is inderdaad gebruiksvriendelijker voor wandelaars. We hebben in het voorlopig ontwerp een pad opgenomen die de looproute aanzienlijk verkort.