



# INFORMATIEVE RAAD 1 JULI 2021

## Notulen van de vergadering

Voorzitter: de heer K. de Haan  
Griffier: de heer H. Nubé

Tevens aanwezig: mevrouw N. van Engelen (GL), mevrouw H. van 't Riet (GL), mevrouw A-M de Smalen (GL), mevrouw Y. Yildiz-Kaya (GL), de heer R. Poelwijk (D66), de heer J.A. Jägers (VVD), mevrouw B.H.M. Wielage (VVD), de heer E.H. Timmer (VVD), de heer F.W. Geerts (PvdA), de heer N.C. Portegijs (PvdA), de heer P.J. Ruijg (PvdA), de heer P.A. Prins (OPD), de heer E.S. den Heijer (OPD), de heer M. Sannes (OnPD), de heer W. Advokaat (OD) en mevrouw M.P.H. de Graaff-Nijssen (CDA)

Vanuit het college aanwezig: burgemeester E. Boog, wethouder J.D.W. Klaasse, wethouder A.J.M. Scholten en wethouder M.A. Sikkes-van den Berg

---

### 1. Opening en mededelingen door de voorzitter, vaststelling agenda

De voorzitter heet iedereen van harte welkom.  
Het is de laatste keer dat de vergadering op deze wijze wordt gedaan want vanaf volgende week zal het weer fysiek worden gedaan.  
De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

### 2. Mededelingen portefeuillehouder Scholten

Er zijn geen mededelingen.

### 3. Vaststelling bestemmingsplannen hoofdverkeerstructuur Diemen Zuid

De voorzitter meldt dat er 13 insprekers zijn voor dit agendapunt.

De heer Van Honschooten (buurtgroep VerkeerD door Diemen-Zuid) spreekt namens bijna 500 aangesloten leden. Het ambtelijk apparaat heeft de raadsleden overladen met informatie met de bedoeling dat zij dat niet allemaal gaan lezen en denken van het zal wel goed zijn. Er is informatie achtergehouden dan wel er is niets mee gedaan. Zo blijkt uit de jaarlijkse telling op de Boven Rijkersloot dat 65% harder rijdt dan 35 km/h. Bovendien hebben de signalen langs de weg totaal geen effect op het gedrag van de weggebruikers want de

gemeente treedt hier niet tegenop en weet ook geen passende oplossing te bieden om de overlast tegen te gaan.

In het bestemmingsplan zijn ernstige fouten gemaakt. Er is geen nieuwe informatie in het plan meegenomen. Zo wordt op pagina 27 van het plan uitgegaan van 3400 auto's per etmaal over de busbaan. Echter, in de nieuwe berekeningen die moeten worden toegepast zijn het er 4700. Wat betreft de bepaling van geluidshinder is weer een ander cijfer opgenomen en ook bij Touw zijn de oude cijfers toegepast.

In feite is variant 1 uit de variantenstudie van toepassing welke de raad heeft verworpen. Om tegemoet te komen aan het GVB wordt de weg niet ingericht als een 30 kilometerweg. Goudappel en Coffeng stelt dit echter als voorwaarde bij variant 2 die nu voorligt. Dit bureau zegt dan ook dat als de inrichting niet voldoet om harder dan 30 km/h te rijden te beperken daarmee de nadelen van de varianten 1 en 3 optreden.

Er is geen onderzoek gedaan naar de winkel- en reisbehoefte van de bewoners van Holland Park. Zij geven in de omgevingsvisie aan dat ze geen autoroute door Diemen Zuid willen maar een rustige en veilige woonomgeving. Van participatie kan alleen sprake zijn wanneer gehoor wordt gegeven aan deze wensen. De mogelijkheid om op een andere manier de overlast op de Boven Rijkersloot terug te brengen is niet onderzocht. Antea heeft eerder in Amersfoort de dossiers van RHDHV en Goudappel Coffeng getoetst. De buurtgroep heeft steeds om een second opinion gevraagd maar die niet gekregen. Daarom nogmaals de vraag aan de raad om de buurtgroep te ondersteunen met het verzoek aan het college om alsnog een second opinion uit te voeren.

Er is geen noodzaak om de busbaan te openen. Hiermee wordt de verkeersoverlast alleen maar verplaatst. De nieuwe berekeningen laten zien dat meer dan 4700 auto's per etmaal op de busbaan kunnen worden verwacht en 2000 over de Boven Rijkersloot. De busbaan krijgt ook nog de bussen, de nooddiensten en de brommers te verwerken. Dit betekent dat straks de overlast die nu de Boven Rijkersloot heeft 2 keer zo groot is op de busbaan.

De nieuwe weg wordt breder en op delen waar nu al meer dan 50 km wordt gereden. Het wordt een lange rechte weg die geschikt is gemaakt om minimaal 50 km/h te rijden. Aan handhaving wordt niet gedaan en het is dus wachten op vele dodelijke ongelukken. Het openen van de busbaan kost miljoenen en veel meer dan nu wordt aangegeven.

Bijvoorbeeld planschade die niet is berekend.

RHDHV is uitgegaan van de oude wegindeling waarin de busbaan nog niet als een rechte weg wordt aangelegd. Bijna 50 volwassen bomen zullen sneuvelen wanneer het plan wordt uitgevoerd. Aan de busbaan leven al sinds jaren grote egelfamilies en die zullen het niet overleven. Straks rijden er door de opening van de busbaan meer auto's door Diemen Zuid. Bovendien zal de uitbreiding van Jumbo dagelijks 500 extra auto's aantrekken en dat is nog niet meegenomen in de berekeningen. De buurtgroep zal desnoods tot de Raad van State het voorstel aanvechten.

Mevrouw Mulders stelt dat mensen vanuit Holland Park Diemen Centrum sneller bereiken via de Daalwijkdreef. De overlast op de Boven Rijkersloot oost dient integraal te worden opgelost in plaats van het probleem te verschuiven en de huidige fietsverbinding van Holland Park naar Diemen Centrum via Diemen Zuid langs de busbaan is veilig.

Bewoners aan de busbaan kunnen straks niet meer van hun tuin of balkon genieten. De openstelling van de busbaan veroorzaakt enorm veel stank en geluidsoverlast en deze extra verkeersstroom is een verslechtering van het milieu en daarmee van de gezondheid van de bewoners. Het verkeersontwerp zorgt ervoor dat er harder wordt gereden dan de toegestane 30 km/h en is daarmee niet veilig. Bovendien wordt de maximumsnelheid niet actief gehandhaafd. Eerdere verkeersmetingen op de Boven Rijkersloot die door de gemeente zelf zijn uitgevoerd hebben aangetoond dat er structureel harder wordt gereden op 30 km wegen

die ook als zodanig zijn ingericht. De bewoners zullen bovendien straks zelf moeten aantonen dat er sprake is van overlast.

De heer Spork merkt op dat in de variantenstudie van Goudappel Coffeng uit 2017 wordt gesproken over een verkeersaantal van 3390 voertuigen per etmaal. In de nota van beantwoording staat dat er nu wordt uitgegaan van 4700 voertuigen per etmaal op de busbaan naast de 2000 voertuigen op de Boven Rijkersloot oost. Er is dus sprake van een toename van ruim 38% waarover niet eens wordt gecommuniceerd. Dit past in het hele proces. Er worden onwaarheden gepresenteerd als waarheid, betrokkenen worden op afstand gehouden en er wordt niet transparant samengewerkt.

In de beantwoording van de zienswijzen is niet ingegaan op inhoudelijke bezwaren waar de bezwaren zijn veralgemeniseerd en afgedaan met standaard oneliners. Men doet net of de bewoners goed zijn betrokken en of er participatie heeft plaatsgevonden maar dat is absoluut niet het geval. Op geen enkele inloopavond konden individuele vragen worden gesteld of een reactie worden achtergelaten. Men heeft nooit de moeite genomen om ook maar enigszins de aversie onder de bewoners te begrijpen en gezocht naar een manier om meer draagvlak bij de busbaanbewoners te bereiken. Nooit is iemand van het projectteam op eigen initiatief in gesprek gegaan of om samen met de bewoners in de omgeving de situatie te bekijken. De plannen worden de bewoners van de busbaan door de strot geduwd en dan is het voor burgers lastig om vertrouwen in de politiek te houden.

Met het wijzigen van het bestemmingsplan wordt geen oplossing geboden voor de verkeersdruk en de doorstroming in Diemen Zuid. Er dient een autoluw integraal plan te worden gemaakt voor heel Diemen Zuid.

De heer Visscher (Nederlandse Stichting Geluidshinder) is van mening dat de procedure verkeerd is gegaan. Het advies is om het reconstructiebeginsel van de Wet geluidshinder toe te passen. Dat kan alleen wanneer de busbaan een zone heeft en dat heeft die niet. De busbaan moet als nieuw worden beschouwd en dan moet worden gekeken of de geluidsbelasting bij de woningen lager is dan 48 dB. Vervolgens moet naar geluid reducerende maatregelen worden gekeken als schermen of bij de erfafscheidingen van woningen. Het geluid met 5 dB laten toenemen is in strijd met de Wet geluidshinder. De bewoners hebben een akoestisch advies aan de gemeente ontdekt van Royal Haskoning. Daar staat in dat de geluidsbelasting in de nachtelijke uren is gemeten in 2005 en dat komt uit op 61-68 dB en dat is veel meer dan is berekend in de huidige situatie.

Mevrouw Ramautarsing geeft aan dat elk bestuur moet kunnen uitleggen welk probleem wordt opgelost met het voorstel dat voorligt. Zij woont aan de busbaan en maakt zich zorgen over wat er bij de bushalte Tarwekamp gaat gebeuren. Hopelijk lukt het de raad om haar controlerende taak uit te voeren en om ervoor te zorgen dat er zorgvuldig wordt omgegaan met de belangen van de bewoners aan de busbaan. Zij verliest een beetje haar vertrouwen in de politiek maar hopelijk kan dit worden behouden als de raad de bewoners beschermt tegen onzorgvuldige besluitvorming.

Mevrouw Van Mourik zegt dat zij direct invloed heeft op de gezondheid van haar gebit maar er zijn ook dingen waar je geen invloed op hebt en waar je je aanpast. In het bestemmingsplan en in de zienswijzenota is een enorme fout gemaakt door het terzijde schuiven van 35 van de 45 reacties. Het autoverkeer evenwichtiger verdeling is een denkfout. Het autoverkeer is slecht voor de gezondheid maar de gemeenteraad heeft daar invloed op. Als een weg wordt verbreed of een busbaan wordt opengesteld voor auto's gaan er meer auto's rijden. Als woonwijken autoluw worden gemaakt en prettig worden ingericht voor fietsers en voetgangers gaan er meer mensen lopen en fietsen. Een bestemmingsplan

dat is gebaseerd op autoverkeer is een natuurverschijnsel dat je moet faciliteren en dat kan nooit een goed plan zijn. Door de plannen neemt het verkeer in alle wijken toe en tast het de leefbaarheid en gezondheid in heel Diemen aan. Voor de Boven Rijkersloot dient te worden gekozen voor een auto te gast oplossing en de busbaan dient voor auto's gesloten te blijven.

Mevrouw Thomas woont al 36 jaar aan de busbaan maar door de openstelling van de busbaan voor al het verkeer wordt haar recht op een leefbare omgeving weggenomen. Er zijn veel tegenstrijdigheden in alle cijfers en rapportages. Op 26 november 2018 heeft de GGD een negatief advies gegeven en is tegen het openstellen van de busbaan. Extra inzet van materiaal en personeel zal nodig zijn wat neerkomt op een structurele kostenverhoging van € 150.000 per jaar. Dit is een officieel advies in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam.

In een onderonsje van mevrouw Van Huffelen, op dat moment directeur van de GGD, en de heer Scholten worden deze argumenten van tafel geveegd. In het memo van 7 januari 2019 staat dat zij betreurt de negatieve toonzetting in eerdere contacten over dit onderwerp. Met elkaar dient te worden afgesproken dat de gevolgen voor het OV goed moet worden gemonitord en als er zich problemen voordoen dient met elkaar in gesprek te worden gegaan. Als alle argumenten op deze manier opzij worden geschoven kan alleen maar tot één conclusie worden gekomen, namelijk nee zeggen tegen dit project om de volgende redenen: behoud een leefbare omgeving voor de bewoners langs de busbaan, geen onderbouwd onderzoek naar het nut van deze aanpassing, oplossingen zoeken voor verkeer op de Boven Rijkersloot, niet de problemen verplaatsen. Neem geen beslissingen op basis van tegenstrijdige cijfers, rapportages en wisselende argumenten.

Mevrouw Pengel stelt dat in de zienswijzennota wordt bevestigd dat dit plan niet noodzakelijk is maar wenselijk voor een evenwichtige verdeling van de intensiteit van de Boven Rijkersloot maar in de variantenstudie wordt dit weersproken. Daarnaast is Holland Park in belangrijke mate afhankelijk van de voorzieningen in Diemen Centrum. Echter, dat is niet aangetoond ondanks dat in de variantenstudie staat dat hier onderzoek naar gedaan moet worden.

De planschaderisicoanalyse is niet voorgelegd. De financiële risico's voor de gemeente zijn niet goed ingeschat. De politie handhaaft niet op wegen die niet zijn ingericht als 30 km wegen. Waar is het bewijs dat de politie ermee instemt dat er sprake is van een handhaafbare situatie? De vraag is of wanneer dit plan door de raad wordt aangenomen het de rechterlijke toets gaat doorstaan.

De heer Groot voelt zich met 2 minuten spreektijd niet serieus genomen. In de afgelopen jaren is het autobezit sterk afgenomen ondanks dat het inwonersaantal is toegenomen. D66 en GroenLinks staren zich blind op verouderde documenten en cijfers die van de wethouder zijn gekregen maar toch laten ze zich leiden tot het maken van een onomkeerbare fout. Er is geen onderzoek gedaan dat er behoefte is aan de openstelling en de noodzaak hiervoor is niet bewezen. In de rapporten wordt niets gezegd over de toename van hittestress in de wijk en dat zal op termijn ieders welzijn aantasten. Het woongenot voor de omwonenden wordt direct aangetast. Zij krijgen te maken met geluid- en stankoverlast van het verkeer en het is niet meer mogelijk om gezellig in de achtertuin te zitten, 's nachts kan het slaapkamerraam niet meer open staan vanwege het lawaai. Daarnaast is de veiligheid van overstekende kinderen die bij de rode touwen spelen in het geding. Er rijden nu auto's met een te hoge snelheid over de busbaan maar boetes worden niet uitgedeeld en dat zal bij de openstelling van de busbaan ook niet het geval zijn.

De raad dient op te komen voor het recht van de bewoners op een ongestoord gezinsleven. De raad moet gaan voor een autoluw Diemen Zuid.

De heer Lansen is van mening dat het een proces vol rookgordijnen, framing en desinformatie. Aan de ene kant speelt de gemeente mooi weer met het hijsen van de regenboogvlag of het instellen van een jongerenraad maar als puntje bij paaltje komt sta je voor een keiharde betonnen muur. In alle stukken kan de noodzaak voor dit plan niet worden gevonden. Er wordt geroepen dat Holland Park moet worden betrokken bij Diemen maar het hele project is door de marketing ingezet als een wijk in Amsterdam. De mensen kunnen via de Provincialeweg en de ring A10 naar Diemen Centrum. De bewoners van Holland Park kunnen ook uitstekend in de Amsterdamse Poort hun boodschappen doen. Moet het centrum van Diemen nog voller worden? Decentralisatie ligt veel meer voor de hand. De onderbouwing is zo boterzacht dat de gemeenteraad dit plan moet afkeuren.

De heer Manché zegt dat hij en veel buurtgenoten het een slecht en onveilig plan vinden. Bovendien racen de hulpdiensten over de busbaan. De bedoeling is dat de bewoners van Holland Park en de Griend over de busbaan naar Diemen Centrum gaan maar er zijn bestaande wegen om naar het centrum te gaan. Bovendien ligt een deel van die wegen buiten de bebouwde kom en die zijn tweemaal sneller dan de route via de busbaan. De bewoners van Holland Park kunnen ook met de auto naar het winkelcentrum Kruidenhof. Dat is maar 1,5 km maar te voet kan ook natuurlijk. Er zijn 44 zienswijzen ingediend. Biedt de bewoners van Diemen Zuid een referendum aan om tot een rechtvaardig besluit te komen.

De voorzitter zegt dat de spreektijd van de sprekers is beperkt tot 2 minuten vanwege de grote hoeveelheid sprekers en het feit dat er nog andere agendapunten zijn vanavond. Er zijn eerdere inspraakmogelijkheden geweest in de raad en alle sprekers kunnen nog aanvullende informatie aan de raadsleden mailen totdat volgende week donderdag de raad een besluit zal nemen.

VVD vraagt of de heer Van Honschooten heeft nagedacht over de exacte vraagstelling voor een second opinion. Heeft hij zicht op de woonplaats van de leden van de buurtgroep en zijn er bijvoorbeeld ook leden die bijvoorbeeld op de Boven Rijkersloot wonen? Vanavond zijn alleen maar tegenstanders gehoord maar zijn er ook geluiden die voor de openstelling pleiten?

De heer Van Honschooten meldt dat het plan is om de opdracht bij Antea neer te leggen. Het zou het mooiste zijn als de vraagstelling kan worden afgestemd met de gemeente en het liefst ook met iemand van de Boven Rijkersloot omdat de buurtgroep voldoende alternatieven ziet. Het vertrekpunt is dat de Boven Rijkersloot wordt gehouden zoals die nu is maar er moeten wel maatregelen getroffen worden en die stappen kunnen in gezamenlijkheid worden genomen. Het is een interactie tussen verkeersdeskundigen en de deelnemers. Antea zegt bijvoorbeeld dat ook moet worden gekeken naar de aanrijroutes, naar wat voor verkeer uit verschillende hoeken komt. Juist als er meer inzicht is in die verkeersstromen kun je in interactie goed bezig zijn.

De buurtgroep heeft 500 leden maar dat zijn de hoofdpersonen in een gezin. Er is meerdere keren contact gezocht met bewoners van de Boven Rijkersloot met het verzoek om zich bij buurtgroep aan te sluiten. Zij willen het gesprek wel voeren maar geen lid van de buurtgroep worden omdat ze zien dat de busbaan een probleem apart is. Eigenlijk zou een groep moeten worden gevormd waar die 2 entiteiten bij elkaar komen en dat kan alleen maar wanneer de gemeente daar een goede rol in gaat vervullen. De gemeente zou moeten zeggen van we gaan alleen maar van start als de mensen van de Boven Rijkersloot en de busbaan gezamenlijk naar dit proces gaan kijken in samenwerking met de gemeente.

Ouderenpartij Diemen constateert dat de heer Visscher zegt dat de busbaan geen geluidzone heeft en dat het voorliggende voorstel in strijd is met de Wet geluidshinder. Kan hij dat bewijzen op basis van jurisprudentie?

De heer Visscher legt uit dat er in de huidige situatie van wordt uitgegaan dat de busbaan een zone heeft en dan wordt die beschouwd als een aanwezige weg in de zin van de Wet geluidshinder. Dan is het toegestaan om het geluid met 5 dB toe te laten nemen. In 1983 heeft de gemeenteraad een besluit genomen om geen verkeer toe te staan behoudens openbaar vervoer. Dat besluit is genomen voordat de Wet geluidshinder in werking trad en dat besluit is dus niet onderhevig aan die wet maar wel aan het bestemmingsplan. Er is een bestemmingsplanwijziging geweest voor de nieuwe situatie en toen is niet onderzocht wat de geluidsbelasting is omdat de wet dat toeliet. Het was een weg met minder dan 2450 auto's per etmaal en dan hoefde er geen onderzoek te worden gedaan want woningen liggen niet binnen de zone. Als meer dan die 2450 motorvoertuigen worden toegelaten is sprake van een nieuwe situatie en dat vraagt een heel andere benadering.

Er moet onderzoek gedaan worden naar de woningen. Vervolgens dient te worden gekeken welke maatregelen aan de weg kunnen worden getroffen of in het overdrachtsgebied van de busbaan met de woningen. Vervolgens moet dat gecombineerd worden met maatregelen bij de woningen. Er zouden bijvoorbeeld schermen kunnen worden geplaatst. Wegen waar maximaal 30 km/h mag worden gereden zijn onderworpen aan de toetsing op goede ruimtelijke ordening en daar is jurisprudentie over. Dan moet alsnog worden gekeken naar de geluidsbelasting. Spreker heeft het advies aan de bewoners gegeven om in beroep te gaan tegen het plan omdat ze grote kans maken dat ze dat winnen.

Onafhankelijke Partij Diemen zegt dat de stukken die zijn toegevoegd door de insprekers zullen helpen bij de besluitvorming.

PvdA memoreert dat de heer Visscher ook schriftelijk heeft gereageerd op 29 juni. Heeft hij een reactie gehad van de gemeente op zijn juridische standpunt dat de verkeerde weg wordt bewandeld?

De heer Visscher memoreert dat voordat de Wet geluidshinder in werking was de busbaan in gebruik was voor alle verkeer. Daar is blijkbaar zo'n rampzalige ervaring mee opgedaan dat de raad na de inwerkingtreding van de Wet geluidshinder heeft besloten om alleen nog openbaar vervoer toe te staan maar hij heeft geen reactie gehad op wat is toegezonden aan stukken aan de raad.

Ons Diemen zegt dat het probleem erin zit hoe de verkeersdruk op de Boven Rijkersloot moet worden opgelost. Wordt goed begrepen dat de heer Van Honschooten van mening is dat met een aantal aanpassingen de busbaan open zou kunnen?

Participatie wil niet zeggen dat je altijd gelijk krijgt want partijen proberen elkaar in redelijkheid te vinden. Op welke punten vindt de heer Van Honschooten dat de participatie niet goed is verlopen?

De heer Van Honschooten stelt dat de busbaan een oplossing kan zijn voor de verkeersproblematiek maar Holland Park is een autoluwe omgeving en dat is een vertrekpunt dat je moet koesteren. Natuurlijk wil de gemeente geen sluipverkeer. Het zou kunnen dat er een mix wordt gevonden tussen 2 wegen, bijvoorbeeld de ene baan heen en de andere baan terug. Als de gemeente zegt van we gaan met Antea nog eens naar een second opinion kijken, dan moet ze openstaan voor alternatieven. Het openstellen van de busbaan heeft niet de voorkeur van de buurtgroep want al zouden er maar 50 auto's

overheen gaan, je blijft zitten met de geluidsbelasting want de omgeving is er eigenlijk niet geschikt voor.

Participatie is met elkaar het proces doorlopen maar niemand begrijpt nu hoe het in elkaar zit. Participatie is heen en weer zenden maar nu schrijft de gemeente voor en de rest moet maar zeggen wat ze ervan vindt en eventueel naar de rechter stappen.

De voorzitter schorst de vergadering.

De voorzitter heropent de vergadering.

VVD memoreert dat de fractie al op 5 maart 2019 schriftelijke vragen stelde aan het college over dit onderwerp. Diemen groeit en in Diemen Zuid is de ontwikkeling van Holland Park in volle gang. Het is van essentieel belang dat de leefbaarheid in Diemen, ook in de bestaande wijken, gewaarborgd wordt. Door de ligging van Diemen zijn veiligheid, geluid en luchtkwaliteit belangrijke onderwerpen, zeker in het licht van de groei en het daarmee toenemende verkeer. De nieuwe wijk Holland Park is zo opgezet dat autoverkeer en autobezit niet wordt gestimuleerd. Bewoners maken zich zorgen over het drukke verkeer dwars door Diemen Zuid over te drukke en te smalle wegen in woonwijken. Voor bewoners dichtbij of aan de busbaan zijn er nadelen bij de openstelling ervan in de vorm van verkeer langs tuinen en wellicht aanzuigende werking van niet-bestemmingsverkeer.

Het is opmerkelijk dat dit college ervoor kiest om met name autoverkeer in Diemen te willen faciliteren. De fiets- en wandelverbindingen van Diemen Zuid naar Diemen Centrum zijn op dit moment al prima te noemen. Is dat niet voldoende om het autoluwe Holland Park te verbinden met de rest van Diemen? Of is er in Holland Park toch meer autobezit dan van tevoren ingeschat? Het lijkt er op dat het college ruim baan wil geven aan het autoverkeer in Diemen Zuid. Is het college autominnend geworden?

In brainstormsessies met bewoners is gebleken dat er verschillende belangen spelen maar het leefbaar houden van de woonomgeving is een gemeenschappelijk uitgangspunt. Dan moet voorkomen worden dat doorgaand autoverkeer dwars door Diemen Zuid wordt gestimuleerd. Door bewoners is eerder gevraagd om een second opinion over de openstelling van de busbaan. Is de wethouder bereid om een second opinion door de bewoners toe te staan en te financieren? Doorgaand verkeer heeft in de wijken niets te zoeken en kan er omheen rijden. De infrastructuur is daar goed op toegerust.

De zorg voor het milieu is belangrijk in het kader van de gezondheid. Eerder is al gevraagd om onderzoek te doen naar het weren van niet-bestemmingsverkeer c.q. sluijverkeer. Er zijn alternatieve oplossingen voorgesteld in de vorm van afsluitingen en/of eenrichtingsverkeer op de hoofdwegen in Diemen Zuid. Zo is voorgesteld om alleen specifieke doelgroepen toegang te verlenen tot Diemen Zuid. Het college vindt dit onwenselijk omdat de verbindingen dan binnen en buiten de wijk verslechteren en veel bewoners en andere doelgroepen worden gedwongen tot omrijden en dat dit per saldo betekent een toename van het aantal autokilometers in Diemen betekent. Een permanente toegangscontrole bij de doorgang naar Diemen Zuid wordt ook als onwenselijk en onuitvoerbaar door het college beoordeeld. De politie heeft negatief geadviseerd over de handhaafbaarheid van afsluitingen met de uitzondering voor bestemmingsverkeer.

Bij de openstelling van de busbaan voor meer verkeer dan het OV gaat een 30 km regime gelden als ook op de Boven Rijkersloot. Welke snelheidsbeperkende maatregelen zullen dan worden getroffen, afgezet tegen een adequate doorstroming van het openbaar vervoer?

Hoe denkt de wethouder de snelheidslimiet van 30 km/h te kunnen handhaven als de politie daartoe niet genegen is? Is er ruimte om een proef te doen met handhaving van deze snelheidslimiet door boa's? Kan de wethouder uitleggen waarom er sprake is van een meer evenredige verdeling van het verkeer in Diemen Zuid door het openstellen van de busbaan?

Volgens de wethouder is sluijverkeer hier niet echt te weren maar de doelstelling van de gemeente is juist om sluijverkeer tegen te gaan.

Bij participatie bestaat altijd het gevaar dat alleen de tegenstanders participeren. Een stille groep voorstanders of mensen die nog niet bekend zijn met het plan worden niet gehoord maar de gemeente dient ook hun belangen mee te wegen. Zo zullen de mensen aan de Boven Rijkersloot niet zo gauw hun stem laten horen. De uiteindelijke afweging over het voorstel zal de VVD mede te laten afhangen van de reactie van het college op de stellingname van de Stichting Geluidshinder.

GroenLinks stelt dat door de groei van Diemen vanwege de bouw van woningen veranderingen nodig zijn aan de infrastructuur. Het betrekken van de bewoners is belangrijk. Dit heeft in de vorm van consultatie zeker plaatsgevonden en bij het plan voor de herinrichting van de omgeving. Participatie was ingewikkelder door de technische aspecten en daarom was het meer informeren daarover. Deze verbinding draagt ertoe bij dat Holland Park meer een deel van Diemen is. De bewoners langs de busbaan zullen meer geluid- en stankoverlast krijgen en dit zal autogebruik uitlokken in een autoluw woongebied.

VVD constateert dat GroenLinks een pleidooi houdt voor meer autoverkeer terwijl er een uitstekende verbinding is voor fiets- en voetgangers van Holland Park met Diemen Centrum. Is GroenLinks nu autominnend geworden?

GroenLinks gaat het om het spreiden van het dragen van de lasten van het autoverkeer dat er is.

VVD vraagt of GroenLinks dan niet bang is dat het openstellen van nog een verbinding voor auto's geen stimulerende werking heeft.

GroenLinks stelt dat de vraag is of een verbinding waar maar 30 km mag worden gereden wel stimulerend zal werken. Bovendien zal de druk op de Boven Rijkersloot bij de Schelpenhoek juist verminderen. Met de uitbreiding van de Jumbo, het aantal pakketpunten, de modernisering van winkelcentrum Kruidenhof, de aanwezigheid van zwembad en sporthal en misschien in de toekomst een middelbare school en uitbreiding van woonwijk Holland Park zal de verkeersdruk intensiever worden. De kringelweg Boven Rijkersloot zal de toename van het verkeer niet aankunnen.

VVD zegt dat als straks de busbaan wordt opengesteld voor alle verkeer het voor de hand ligt dat automobilisten die route gaan kiezen en dat heeft dus een aanzuigende werking voor juist extra verkeer over de busbaan. Kan GroenLinks dan aangeven hoe de verdeling van het verkeer tot stand wordt gebracht?

GroenLinks geeft aan dat zowel de busbaan als de Boven Rijkersloot een 30 km regime krijgen.

VVD merkt op dat wanneer een automobilist de keuze heeft tussen een kronkelende weg of een 30 kilometerweg met 2 bochten erin wel kan worden geraden welke weg zal worden gekozen.

GroenLinks ontkent niet dat dit een aanzuigende werking kan hebben voor de busbaan maar er moet ook worden gekeken naar de voordelen aan de kant van de Schelpenhoek. Er moet namelijk ook worden gekeken naar de veiligheid en daar gebeuren veel dingen die op het randje zijn. Zelfs op het zebrapad gebeuren vaak nog ongelukken. Voor kinderen die daar



wonen is het een onveilige situatie en als de busbaan goed wordt ingericht als doorlopende weg zal dit de veiligheid bevorderen in de Schelpenhoekbuurt.

PvdA zegt dat er nu maar één mogelijkheid is om van Diemen Zuid naar Diemen Centrum te komen met de auto en de VVD moet blij zijn dat er straks een keuzemogelijkheid is.

VVD geeft aan dat de mensen dan de comfortabeler busbaan zullen nemen in plaats van de Boven Rijkersloot. Hoe denkt GroenLinks hoe die verdeling straks zal plaatsvinden? De gevaarlijke situaties op de Boven Rijkersloot gaan zich dan verplaatsen naar de busbaan.

CDA vraagt of GroenLinks kan aangeven waar in de stukken staat dat de verkeersdruk verdeeld moet worden. Hoe kan het zijn dat het college de onveilige situatie op de Boven Rijkersloot zo lang heeft laten bestaan, waarom is daar niet gezorgd voor een 30 km inrichting en dat er bijvoorbeeld nog een zebepad bij komt en dat misschien de weg verbreed kan worden enzovoort?

GroenLinks stelt wanneer er een keuze is tussen 2 wegen de drukte zal verminderen op een van de wegen maar op dit moment kan niet worden aangegeven waar dat staat in de stukken.

CDA vindt het van belang dat toch wordt nagegaan waar dat staat als GroenLinks daaraan refereert.

GroenLinks zegt dat dit wellicht meer een logische aanname is dan dat dit op feiten kan worden gebaseerd. De Boven Rijkersloot is smal en onveilig en er zitten een aantal onoverzichtelijke plekken en bochten in. Er staan auto's op de weg en er zijn fietsers op de weg. Er is geen ruimte om het verkeer bij Schelpenhoek veiliger te maken. Het verkeersplan voor het openstellen van de busbaan heeft snelheidsbeperkende maatregelen waardoor de maximumsnelheid beter gehandhaafd kan worden. Er is bijvoorbeeld een rammelrand, een middengeleider waar je met je auto niet overheen wilt rijden en de stopmomenten van de bus houden het verkeer ook nog eens tegen. Er worden 5 bomen weggehaald maar in het kader van het bomenbeleid komen daar bomen voor terug. Voor de herinrichting is gekeken naar een aangename invulling van de groene ruimte met een hoge mate van biodiversiteit. Er komt een parkzone met veel biodiversiteit en de bewoners mogen een keuze maken uit de voorgestelde ontwerpen hiervoor. Om de hittestress laag te houden zullen nieuw aangeplante bomen in ieder geval een plek krijgen langs de weg. Met de aanleg van de busbaan is sprake van een betere verdeling van de lasten, een grotere verkeersveiligheid aan de kant van Schelpenhoek, grotere sociale veiligheid voor fietsers langs de busbaan, een betere doorstroming van het verkeer door Diemen Zuid en een efficiënter gebruik van de beperkte ruimte.

Ouderenpartij Diemen is van mening dat de busbaan gereserveerd moet blijven voor het openbaar vervoer en niet opengesteld moet worden voor ander autoverkeer. Teken aan de wand is misschien dat vanavond geen voorstanders van het plan aan het woord zijn geweest. De lokale verkeersdruk in Diemen Zuid is niet groot of niet groter geworden. In de afgelopen 40 jaar is de doorstroming goed geweest, behalve bij de flessenhals Diemerbrug. Bovendien is het autobezit in Diemen met 35% gedaald ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Dat komt met name door de autoluwe wijk Holland Park en de campus. Veel bewoners van Holland Park gaan te voet naar het winkelcentrum. Het fietsverkeer is

merkbaar toegenomen. De fractie heeft in het verleden al gevraagd om tellingen van het fietsverkeer maar het college heeft dat geweigerd.

Het college baseert zich bij haar voorstel op verouderde modellen uit 2017 en spreekt zichzelf tegen. Er wordt gesproken over verkeerstellingen en toename van verkeersstromen maar alleen het autoverkeer is geteld terwijl er veel meer inzicht in de toename van het fietsverkeer nodig is. De afstanden in Diemen en de afstand tot Amsterdam zijn zo kort dat de fiets de auto wegconcurrereert als vervoermiddel.

De groei van Holland Park wordt in de zienswijzennota een kleine toename van verkeer genoemd maar in die nota staat ook te lezen dat er nog een aanzienlijke verkeersstroom is van en naar Holland Park. Het college kan echter geen actuele cijfers geven en maakt een inschatting van de toekomstige verkeersintensiteiten in het verkeersmodel. De toename zit vooral in het fietsverkeer tussen Holland Park en de rest van Diemen.

Er wordt naar schatting 6 miljoen begroot voor de uitvoering. Uit de vergaderverslagen van de verkeerscommissie kan niet worden afgeleid dat de scepsis bij de hulpdiensten en het GVB is weggenomen. Daarnaast kan uit de inbreng van de Stichting Geluidshinder worden afgeleid dat het college zich onvoldoende heeft gerealiseerd dat er een geluidsonderzoek nodig is rond de open te stellen busbaan en er dus geluidswerende maatregelen moeten worden genomen. Dat kost de gemeente geld.

Ook de luchtigheid waarmee het risico van planschade wordt weggewimpeld maakt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van dit plan discutabel. Eerst moet duidelijk worden welke reële verkeersbewegingen van Holland Park naar en van Diemen gaan optreden als de wijk is volgebouwd. Misschien moeten de fietspaden dan wel 2 keer zo breed worden en de financiële gevolgen van de geluidswerende maatregelen moeten eerst gedetailleerder worden vastgesteld.

Goed zijn de voorstellen voor een rotonde bij Beukenhorst en een tweede fietspad op de Venserbrug maar zoals het er nu naar uitziet zal de fractie tegen het raadsvoorstel stemmen. D66 geeft aan dat het een ingewikkelde discussie is omdat de nadelen voor de bewoners aan de busbaan heel erg duidelijk zijn en de voordelen lastiger meetbaar zijn en wat verder in de toekomst liggen. De noodzaak voor een verdere ontsluiting van Holland Park wordt gezien maar er zijn ook bestaande manieren om vanuit Holland Park naar Diemen te komen. Andere voordelen van het openstellen van de busbaan zijn de ontlasting van de Boven Rijkersloot. Dit is een kringelweg waar heel veel verkeer overheen gaat maar de openstelling van de busbaan zal zorgen voor een eerlijker verdeling van de overlast over geheel Diemen Zuid.

VVD stelt dat de eerlijker verdeling is gebaseerd op inschattingen en aannames en niet op feiten. Hoe kan D66 daar een besluit op nemen?

D66 zegt dat van tevoren uitgebreid onderzoek is gedaan door het college. Er is verkeer vanuit Schelpenhoek naar het winkelcentrum en een ander deel van het verkeer zal eerder gebruik maken van de busbaan. Het is duidelijk dat er daarom een verdeling komt van het verkeer.

VVD merkt op dat het doorgaande verkeer nu de makkelijkste weg zal kiezen via de open te stellen busbaan en de verdeling zou wel eens zo kunnen uitvallen dat dat zeker niet evenredig is. De mensen die aan de busbaan wonen zullen door de openstelling lijden.

D66 pretendeert niet dat hiermee alle overlast zal verdwijnen maar de overlast komt nu allemaal terecht op de Boven Rijkersloot. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om naar de hele wijk te kijken.

De inwoners van Holland Park voelen zich soms geen Diemenaar maar de mensen die in Holland Park wonen moeten zich juist wel Diemenaar voelen. Dan heeft de gemeente de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat Holland Park op een organische manier bij Diemen komt te horen en daar past een verbinding voor autoverkeer bij.

Onafhankelijke Partij Diemen hoorde van een inspreker dat soms gedacht wordt dat Holland Park een soort achterwijk van Amsterdam is. Moet er volgens D66 meer werk van worden gemaakt dat de bewoners van Holland Park geloven dat ze Diemenaren zijn?

D66 is van mening dat er meer werk van moet worden gemaakt dat mensen die in Diemen wonen zich ook Diemenaar voelen en dat is een doorlopend iets wat de gemeente moet doen. De veilige inrichting van de busbaan wordt in het voorliggende plan serieus meegenomen. De voordelen wegen op tegen de nadelen en de fractie kan daarom instemmen met het voorliggende bestemmingsplan.

Onafhankelijke Partij Diemen stelt dat het gaat om een ingrijpende verandering met veel weerstand van de bewoners in een autoluw gebied. Waar dit gebied voor bedoeld is moet je niet willen veranderen. De afgelopen jaren daalde het autobezit in Diemen. Dan moet de gemeente dat in deze tijd niet gaan faciliteren. Een sociaal aspect is het verbinden van de bewoners van Holland Park met de rest van Diemen maar waarom moet dat met de auto? Er zijn geen cijfers dat de bewoners van Holland Park hierom vragen. In alle stukken wordt niet teruggezien hoe de afwikkeling van het verkeer naar het centrum en de slijtage van de bruggen zich voor gaan doen. Ook is er geen beeld van hoeveel sluipverkeer van deze wijziging in de verkeerstructuur gaat gebruikmaken.

De gemeente moet zich focussen op de Boven Rijkersloot. Als wordt gesproken met de bewoners van de hoek blijkt dat daar veel onveilige situaties in het verkeer plaatsvinden maar in de stukken wordt niet teruggezien of bekeken is of daar iets aan kan worden veranderd. Daar zou een ontmoedigingsbeleid moeten worden toegepast wat niet alleen de druk wegneemt maar ook de veiligheid vergroot. De mensen die van Diemen Zuid naar Diemen Centrum gaan kiezen automatisch de Boven Rijkersloot of ze gaan via de ring. Er worden veel klachten gehoord van de bewoners rondom de busbaan. Daarom is het beter om voor de toekomst een goed doordacht plan te maken met een veilige fietsverbinding. Een plan dat gericht is op de toekomstige ontwikkeling van elektrische fietsen, bakfietsen en scooters en waar voetgangers op veilige en verlichte wandelpaden wandelen. Dat moet gelden niet alleen voor Holland Park maar voor heel Diemen Zuid en de Biesbosch want daar is niet de beslissing genomen om de wijk direct met het centrum te verbinden. De mensen uit Holland Park kunnen ook gewoon met de bus over de busbaan.

PvdA vraagt de wethouder om een schriftelijke reactie te geven op de opmerking van de heer Visscher over zijn stelling dat de juridische keuze die is gemaakt niet klopt. In 1996 is door de raad een motie aangenomen dat de busbaan open moest en daarbij was een meer evenwichtige verspreiding van het verkeer door Diemen Zuid een belangrijk argument. Het aantal inwoners van Diemen is intussen flink gegroeid zonder dat het gebruik van de auto wezenlijk is verminderd. Natuurlijk blijft het belangrijk alternatieven voor de auto te stimuleren. Fietsroutes moeten verder verbeterd worden, bijvoorbeeld door fietsers voorrang te geven op auto's en het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h op alle plaatsen waar dat maar enigszins mogelijk is. Daarbij dient sprake te zijn van een zo strikt mogelijke handhaving en het zou mooi zijn als de boa's daar in de toekomst ook voor zouden kunnen worden ingeschakeld omdat de politie hier geen prioriteit aan geeft.

De fractie wil vasthouden aan het dorpse karakter van de gemeente in de Metropoolregio Amsterdam. Diemen wil de nieuwkomers in Holland Park graag verwelkomen in de Omval, in

de verschillende winkelcentra, de bibliotheek enzovoort. De onderlinge bereikbaarheid van de verschillende wijken is daarbij van belang om in te stemmen met een andere verkeersstructuur in Diemen Zuid.

VVD wijst erop dat mensen heel goed in Diemen kunnen fietsen en lopen. Waarom moeten de auto's dwars door Diemen rijden? Kijk nog eens naar de inrichting van de Boven Rijkersloot. Dat kun je anders doen en dan wordt die weg ook meer ontlast.

PvdA is er ook voor om het fiets- en wandelverkeer te stimuleren maar het is een gegeven dat vele inwoners van Diemen de auto gebruiken en daar moet wel rekening mee worden gehouden met het maken van plannen.

VVD heeft het niet graag dat auto's dwars door het dorp gaan rijden. Ze kunnen prima om Diemen heen en prima gebruikmaken van grotere wegen waar veel minder mensen last van hebben.

PvdA zegt dat mensen die vanuit Diemen Noord boodschappen doen in het centrum het prettig vinden als ze over de Ouddiemerlaan kunnen rijden, over het spoor en dat ze dan aan hun rechterhand het winkelcentrum vinden en dat ze van de ene wijk naar de andere wijk kunnen met de auto. Het is een gegeven dat er veel auto's door Diemen rijden en dat zal voorlopig zo blijven. De verspreiding van het verkeer over de verschillende wijken is wenselijk. Vermindering van overlast op de ene plaats leidt automatisch tot groei van de overlast op een andere plaats en het is heel begrijpelijk dat niet alle inwoners van Diemen Zuid daar blij mee zijn. Dat hebben ze vaak duidelijk gemaakt om bijeenkomsten in Het Kruitvat.

Geen enkel participatietraject is in staat om de mening van deze bewoners te veranderen maar dit geeft een extra motivatie om te pleiten voor een verfraaiing van de openbare ruimte. De Oost West As heeft laten zien dat aan die ruimte een prachtige uitstraling kan worden gegeven. Er zullen in dit plan een aantal bomen worden gekapt maar hopelijk zullen er meer worden teruggeplaatst en de fractie wil graag een toezegging van het college in deze. Ook sociale veiligheid is van groot belang en die wordt vergroot zodra er meer verkeer komt op de busbaan omdat het dan voor fietsers en wandelaars veiliger wordt.

Ons Diemen wijst erop dat al in de bomenverordening staat dat die bomen moeten worden teruggeplaatst.

PvdA benadrukt dat is gevraagd of een groter aantal bomen kan worden teruggeplaatst en dat staat niet in de bomenverordening. Hopelijk draagt een andere inrichting van de openbare ruimte bij aan een veiliger gevoel voor fietsers en voetgangers maar dan mogen er niet veel struiken komen want die geven vaak een sociaal onveilig gevoel. Beter is het plaatsen van ranke bomen en als het nodig is moeten daarvoor extra middelen gezocht worden.

Ons Diemen zegt dat participatie een moeilijk ding is. Om met de inwoners samen dingen voor elkaar te krijgen lukt op een of andere manier niet terwijl de inwoners zelf aangeven dat ze met aanpassingen niet per se tegen de openstelling zijn. Er liggen dus wel degelijk mogelijkheden maar die moeten dan ook worden aangepakt.

De autoluwe verbinding komt niet in de stukken voor maar daar zou toch nog eens naar gekeken moeten worden. De kaart met de verbeelding bij 3.2 lijkt totaal niet op de kaart die staat in figuur 4.2 van de verkeersstructuur Diemen Zuid. Welk kaartje is nu juist? Er wordt

gesproken over fietsoversteekplaatsen maar die konden niet worden teruggevonden in de stukken. Zo kan worden gedacht aan de oversteek naar het Atelier.

GroenLinks heeft wel een aantal oversteekplaatsen gezien in de stukken waar duidelijk over is nagedacht.

Ons Diemen zegt dat ook onduidelijk is de situatie vanaf Bomenrijk naar de nieuwe Venserbrug maar ook die vraag zal schriftelijk worden ingediend. De reden dat de weg busbaan is geworden is omdat eerst de Bijlmer werd vol gebouwd en toen er een tweebaansweg naar Amsterdam liep en de Gooiseweg ging het sluijverkeer over die weg door Diemen heen. Daarom is dat een busbaan geworden maar inmiddels is de Gooiseweg een vierbaansweg geworden. Dat Holland Park nog niet is vol gebouwd is geen belemmering om er nu al een besluit over te nemen. Beter is om een autoluwe structuur aan te brengen. Een eerlijke verdeling is ieder de helft maar hoe ga je dat regelen?

CDA zegt dat de aandacht wat betreft de hoofdverkeerstructuur nu ligt op het openstellen van de busbaan maar dan moet worden gelet op diverse belangen die tegen elkaar moeten worden afgewogen. De belangen van de direct omwonenden van de busbaan zijn wel duidelijk maar er is ook het belang van andere bewoners wiens buurt verminderd belast zal worden. De locaties 9 en 10 zouden er aanzienlijk op vooruitgaan. Vergeleken met de autonome ontwikkeling worden de verkeersintensiteiten namelijk fors gereduceerd maar tegelijkertijd gaan de locaties 6 en 7 erop achteruit want de verkeersintensiteiten nemen hier stevig toe en de bewoners bij de busbaan worden met een veel grotere verkeersintensiteit geconfronteerd. Er kan niet zomaar worden gesproken over een gelijke verdeling van de lasten.

Wat is nut en noodzaak van het voornemen van het college? In de toelichting staat dat de voornaamste reden is dat de nieuwe woonwijk Holland Park beter aangesloten moet worden op de rest van Diemen voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en autoverkeer maar de huidige busbaan faciliteert het openbaar vervoer en er zijn ook fietspaden. Voor voetgangers is er ook voldoende ruimte om paden aan te leggen waar dat nog niet het geval is. Het gaat dus alleen om het autoverkeer.

Is er een peiling in Holland Park uitgevoerd naar de behoefte van alternatieve autoroutes richting Diemen Centrum? De mening van het college is dat bewoners van Diemen Zuid en ook van andere delen van Diemen hier baat bij hebben. Is de behoefte aan zo'n autoroute hiermee aangetoond? Het is een beter, groener en veiliger idee om de busbaan een upgrade te geven in de zin van fiets- en voetpaden en sociale veiligheid. Er zijn tal van redenen te bedenken waarom iemand een auto nodig heeft maar het is een zaak van bewustwording om die auto alleen te gebruiken als het echt nodig is. Dat geldt overigens ook voor de autobezitters die nu naast de busbaan wonen. Kortom, dient de gemeente een toenemend autogebruik in Diemen als vanzelfsprekend te faciliteren?

Wethouder Scholten merkt op dat het college al een paar jaar bezig is met het kijken naar mogelijkheden en alternatieven et cetera. Holland Park is een wijk die nog niet af is. Het gaat nog groeien en er komt een grote school bij. De intentie van het college was altijd al om deze wijk bij Diemen te laten horen en dat staat los van wat de projectontwikkelaars et cetera aan marketing hebben gedaan. Veel mensen wonen in heel Diemen omdat het lekker dicht bij Amsterdam is en het zo goed ontsloten is et cetera. Diemen heeft wat minder last van de drukte van de stad maar wel alle gemakken dichtbij. Het is van belang dat de inwoners van Holland Park zich bij Diemen voelen voor de samenleving als geheel, namelijk met een hoop faciliteiten en allerlei dingen met elkaar in de buurt doen en elkaar ontmoeten.

Het gaat er ook om dat de rest van Diemen zich bij Holland Park voelt en daar zijn verbindingen voor nodig. Er zijn natuurlijk uitstekende fietspaden en er wordt ook nog verder geïnvesteerd maar een auto hoort hier net zo goed bij het leven. Sommige mensen zijn in sommige situaties ook aangewezen op de auto. Het gezin dat bijvoorbeeld op zaterdag een heleboel boodschappen moet doen en de kinderen die naar diverse plekken moeten worden gebracht. Het college wil dat niet ontmoedigen maar wil stimuleren dat er goede fietsroutes zijn en goede alternatieven. In Holland Park zijn er wel een heleboel acties gedaan op dat punt. De parkeerfaciliteiten zijn daar aanzienlijk afgeknepen maar de auto speelt wel degelijk een rol.

De hoeveelheid auto's per huishouden neemt af maar het aantal huishoudens neemt zoveel toe dat per saldo het autogebruik in Diemen nog niet aan het dalen is. Het aantal auto's per huishouden is redelijk laag maar hoger dan in Amsterdam.

De hoeveelheid sluipverkeer in Diemen neemt aanzienlijk af, mede dankzij een aantal maatregelen die ook in samenwerking met Amsterdam en het Rijk zijn genomen. De doorstroming op rijkswegen is aanzienlijk verbeterd. De doorstroming op de Provincialeweg vanuit Zuidoost richting de oprit van de A1 is aanzienlijk verbeterd. De aansluiting van Bergwijckpark Zuid richting de Gooiseweg is aanzienlijk verbeterd door daar verkeerslichten aan te brengen. Daardoor is de behoefte om via Diemen Zuid naar de A1 te gaan aanzienlijk afgenomen. De Bergwijckdreef is voorzien van knikken en verkeerslichten. Zo zijn er veel maatregelen genomen zodat het geen aantrekkelijk alternatief is voor veel mensen om door Diemen te rijden omdat de normale routes ook normaal gebruikt kunnen worden. Door de bouw van Holland Park is de verkeersdruk in Diemen niet merkbaar toegenomen.

In de onderzoeken zijn een aantal alternatieven bekeken zoals bijvoorbeeld een soort cirkelweg door Diemen Zuid zodat je via de busbaan de ene kant uitgaat en via de Boven Rijkersloot de andere kant weer uit. Er is een bypass onderzocht vanaf het parkeerterrein bij het winkelcentrum richting de huidige busbaan en dan naar de Venserbrug. Die alternatieven zijn bekeken en vervolgens beargumenteerd terzijde gelegd. Ze zijn indertijd ook met een bewonersplatform besproken.

De buurtgroep Verkeerd door Diemen-Zuid heeft voorgesteld om na te denken over het aanzienlijk beperken van het verkeer in Diemen Zuid door daar alleen bestemmingsverkeer toe te laten. Dit is door de politie stevig ontraden vanwege het aspect van handhaving. Het afsluiten van routes betekende bijvoorbeeld dat je maar op één manier naar het winkelcentrum kon en je ook weer weg moest van het winkelcentrum via dezelfde route. Het zijn heel rigoureuze maatregelen en die leiden er inderdaad toe dat er op een aantal punten minder verkeer is maar ook tot ongewenste verkeersbewegingen. Dit was echter een weg die het college, ook op basis van adviezen, niet begaanbaar vond.

Verkeershandhaving is een primaire aangelegenheid van de politie die dat in allerlei wijkteams heeft ondergebracht. Veel colleges in Nederland zijn onvoldoende tevreden over de manier waarop verkeershandhaving op dit moment wordt vormgegeven en uitgevoerd. Op aandringen van een aantal gemeenten en de VNG zijn er op dit moment proeven waar boa's meer bevoegdheden hebben op het gebied van verkeershandhaving en snelheidshandhaving. Zo wordt in samenwerking met het Rijk onderzocht of dit leidt tot betere handhaving en of boa's daar daadwerkelijk geschikt voor zijn. Als met de eigen boa's en eigen aansturing meer aan verkeershandhaving kan worden gedaan kan de handhaving veel meer situatiegericht worden uitgevoerd.

Voor de inrichting van de weg worden een aantal 30 km maatregelen voorgesteld maar er moet ook busverkeer door en daarom is naar een combinatie van maatregelen gezocht die het voor de bussen mogelijk maakt om die route te gebruiken en dat is gedaan door de weg optisch te versmallen en daar middengeleiders in te zetten en de bochten zijn zodanig dat bussen daar fatsoenlijk door kunnen. Er is niet gekozen voor klassieke verkeersremmers. Er liggen wel degelijk verkeersdrempels in maar in de vorm van plateaus in de buurt van

oversteekplaatsen en bushaltes. De bus stopt midden op de weg bij een halte en dat kan ook prima in een 30 kilometerzone.

Er zijn opmerkingen gemaakt dat dit een erg autogericht stuk is. Het gaat inderdaad heel veel over auto's, de belasting van bruggen enzovoort maar dat is onvermijdelijk om de gevolgen van een bestemmingsplanwijziging goed in kaart te brengen. Al eerder is gezegd dat het college een betere verdeling van het verkeer door Diemen Zuid wil bereiken en daar leidt dit toe. Het is niet op een goudschaaltje te wegen of die verdeling bijvoorbeeld fiftyfifty wordt want mensen nemen individuele beslissingen maar de verkeersprognose laten zien dat er wel degelijk een veel betere verdeling ontstaat door die wijk. Natuurlijk blijven een aantal mensen de Boven Rijkersloot gebruiken omdat ze daar zelf wonen of naar het winkelcentrum gaan. Deze weg blijft ook een functie hebben voor de bevoorrading van het winkelcentrum en tegelijkertijd gaat er ook veel verkeer over de busbaan en dat is precies de intentie, namelijk een betere verdeling. Er is ook sprake van een betere verdeling van de Venserbrug en de Diemerbrug omdat de Venserbrug op een aantal punten beter bereikbaar wordt vanuit een aantal punten in Diemen Zuid vanwege de openstelling van de busbaan.

Onafhankelijke Partij Diemen vraagt of er ook rekening wordt gehouden met een enorme file als de nooddiensten erdoor moeten want er komt ook een rotonde voor.

Wethouder Scholten zegt dat files en nooddiensten altijd een probleem is. Over het algemeen gaan automobilisten daar redelijk creatief mee om. Soms is een brug voorzien van een voorziening waardoor een signaal wordt gegeven als de nooddiensten eraan komen en soms zit het in de kunde van de chauffeur van de nooddiensten om er toch een weg door te vinden.

Natuurlijk wordt gekeken naar de toekomstige ontwikkelingen van wat het verkeer gaat doen. Er is een ontwikkeling dat er toch meer autoverkeer in Diemen komt. Er is een prognosemodel gebruikt zoals dat in de regio wordt gebruikt voor alle verkeersbewegingen en die is recentelijk geüpdatet met allerlei ruimtelijke ontwikkelingen in de gehele omgeving. Die laat op een aantal punten zien dat de verkeersdruk in de toekomst wellicht nog iets hoger wordt maar nog steeds binnen aanvaardbare niveaus voor de woonwijken.

De verkeersveiligheidssituatie op de Boven Rijkersloot is op zich aanvaardbaar voor wat er in woonwijken gebeurt maar als wordt gekeken naar de autonome groei staat die aanvaardbaarheid wel onder druk. Het is geen prettige situatie. Ook vorige colleges hebben wel eens gedacht van daar moet wat aan gedaan worden maar alleen met de inrichting van de weg kom je niet zover. Er zitten redelijk scherpe bochten en drempels in. Er is een klinkerbestrating. Dat draagt bij aan het reduceren van de snelheid maar het blijft een wat smallere weg waarop ook fietsers hun weg moeten vinden. De veiligheid verbetert wel als daar verkeer wordt weggehaald maar dat gaat ten koste van de veiligheid op de busbaan omdat daar in het voorstel van het college meer verkeer komt en dat leidt altijd tot een risico. Het college wil het risico zoveel mogelijk beperken door de inrichting van de weg. Het 100% reduceren van het risico zal nooit worden bereikt maar het gaat erom of het risico op een aanvaardbaar niveau is en dat de weg overzichtelijk is voor verkeersdeelnemers. Met de voorgestelde inrichting kan dat daadwerkelijk gerealiseerd worden.

Er is natuurlijk een alternatief door het gebruik van de Provincialeweg en dan over de Sniep naar het centrum maar als dat tot de enige route wordt verklaard zal dat leiden tot belasting van andere wijken. De suggestie van de buurtgroep om in Diemen Zuid alleen bestemmingsverkeer toe te staan zal ook leiden tot belasting voor het geheel en dat is geen bijdrage aan het gevoel van één Diemen zijn. In Diemen Centrum gebeurt immers een hele hoop en hopelijk ontdekken mensen uit de rest van Diemen Holland Park want daar kun je bijvoorbeeld prima eten. Fietsen en wandelen is de beste manier om mensen onderweg te

ontmoeten maar de gemeenschapszin kan ook worden bevorderd door de psychologische afstand te verkleinen.

Het combineren van auto- en fietsverkeer draagt bij aan de verbeterde sociale veiligheid, met name in de donkere uren. In het verleden heeft de gemeente daar ook in geïnvesteerd, bijvoorbeeld het fietspad langs de Bergwijkdreef naast het fietspad dat beneden aan het lint aanwezig is, alleen maar om de fietsers die naar de Hogeschool InHolland gingen het gevoel te geven dat ook anderen hen zien.

Het college heeft het verzoek om een second opinion afgewezen want er is voldoende onderzocht met voldoende kwaliteit en voldoende oordeelsvermogen door de eigen organisatie zodat een second opinion over alle onderzoeken die gedaan zijn niets toevoegt. De actiegroep heeft ook niet helder kunnen maken bij welke onderzoeken er ernstige twijfel mag zijn aan de kwaliteit ervan. In het verleden zijn onderzoeken geweest naar het autoluw maken van Diemen Zuid en dat is een weg die niet meer bewandeld hoeft te worden.

Er is een bestemmingsplan met vaste procedures et cetera. Er zijn termijnen voor waarbinnen zienswijzen moeten worden ingediend. Die termijn is al lang verstreken en als mensen nu nog met juridische dingen aankomen is dat buiten de termijn. Diemen Zuid is destijds gebouwd op basis van een heleboel vrijstellingsbesluiten omdat het bestemmingsplan uitging van een soort Bijlmer-achtige bebouwing en vervolgens heeft de gemeente besloten om het toch allemaal anders te gaan doen. Nadat de wijk is gerealiseerd is een bestemmingsplan gemaakt en later een beheersverordening. In 1992 is de Wet geluidshinder veranderd en toen hebben wegen met een 30 km regime een andere positie gekregen, namelijk vrijgesteld van geluidswering et cetera. Wat betreft die 2450 voertuigen die door de Stichting Geluidshinder worden aangekaart. Daar heeft de wetgever bewust in voorzien door dit op een hele andere manier te gaan doen. In de wet is een beoordelingsvorm voor 30 km wegen gekomen. Alle onderzoeken zijn gedaan op basis van de wettelijke richtlijnen voor geluid et cetera. De Nederlandse Stichting Geluidshinder vindt dat de regelgeving anders is en het college is het daar niet mee eens. Er wordt door de stichting een redelijk incompleet beeld geschetst en er zal daarom ook niet meer schriftelijk op worden gereageerd.

Het bedrag van 6 miljoen dat de Ouderenpartij Diemen zei wordt niet herkend. Het is een vrij stevige investering en niet alleen in het asfalt en de oversteekplaatsen maar ook in de inpassing van de nieuwe busbaan in zijn omgeving. Daarvoor zijn 3 alternatieven gepresenteerd met veel groen en een boulevard-achtige uitstraling die ook de route voor voetgangers en fietsers veel aangenamer maakt. Hopelijk is de raad verderop bereid om daar ook geld voor uit te trekken. Op hoeveel het precies gaat kosten wordt nog uitgebreid teruggekomen.

Ouderenpartij Diemen ziet graag een nadere onderbouwing van alle kosten, ook als het tegenvalt met geluidswerende maatregelen en planschade.

Wethouder Scholten legt uit dat al redelijk bekend is wat de kosten van de weg zijn. Voor de kosten van de inpassing van de weg kan een schatting worden gedaan. De kosten zullen worden verminderd met subsidie. Er kan dus een grove inschatting worden gegeven. Bij de vaststelling van het definitieve krediet krijgt de raad inzicht in de kostenopbouw et cetera. Er is een inventarisatie gemaakt van de eventuele planschade en de inschatting is dat die schade nul is. Het college ziet niet dat er maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van het geluid. Er wordt nog wel aanvullend onderzoek gedaan naar enkele woningen waar op zich geen enkele verplichting is om maatregelen te nemen maar het college wil op grond van goede ruimtelijke ordening voor die woningen het een en ander in beeld brengen en bij het te nemen verkeersbesluit en de kredietaanvraag zullen de gevolgen daarvan in beeld worden gebracht.



De voorzitter inventariseert of er gezien de tijd nog behoefte is aan een tweede termijn en hij concludeert dat dat het geval is.

VVD is van mening dat de burgemeester niet zo lang geleden een andere mening had over verkeershandhaving door boa's dan de wethouder nu verwoordt. Is hier sprake van een tegenstrijdigheid in het college? De studies die zijn uitgevoerd naar het verkeersluw maken van Diemen Zuid ziet de VVD graag tegemoet. Is de wethouder van mening dat het voorgenomen besluit straks bij de rechter stand zal houden? Een 30 kilometerzone zou dan wel vrijgesteld zijn van geluidsnormering maar vanavond zijn ook andere dingen gehoord en daarom toch graag een schriftelijke reactie en ook de PvdA heeft dat al eerder gevraagd.

GroenLinks vindt het fijn dat een lerende partij als de VVD nu ook voor het fietsbeleid is. Voor GroenLinks is het openstellen van de busbaan een noodzakelijk kwaad. De fractie is niet voor meer verkeer maar ziet wel de voordelen voor Diemen Zuid. Er wordt daar immers meer gebouwd en ook in Duivendrecht en dat levert meer verkeer op voor Diemen. Dan is een goede infrastructuur belangrijk maar de VVD is toch een partij voor meer verkeer en snelheid? Waarom pleit de VVD dan voor het niet openstellen van de busbaan?

Ouderenpartij Diemen stelt dat wanneer er wel sprake is van een geluidszone bij de busbaan, dan gaat het om veel meer woningen van belanghebbenden. De woningen aan de kopse kant van Vingerhoedskruid liggen het dichtste bij de busbaan maar ook de naastliggende burens zitten op hun balkon en hebben last van de geluidsoverlast. Die zijn dus ook belanghebbenden.

Verwacht kan worden dat het voorstel volgende week wordt aangenomen maar ook is vernomen dat de buurtgroep Verkeerd door Diemen-Zuid tot de Raad van State zal procederen. Betekent dat dat delen van het bestemmingsplan waar de fractie op zich geen moeite mee heeft zoals de rotonde bij Beukenhorst en het fietspad bij de Venserbrug en de verdere ontsluiting richting het zwembad ook allemaal vertraging oplopen? Is het dan niet verstandiger om het bestemmingsplan op te splitsen in 2 of 3 delen?

PvdA wil toch graag een schriftelijke reactie krijgen op de inbreng van de heer Visscher.

Ons Diemen vraagt of als de bus stopt het verkeer er links langs kan. Wat gaat er gebeuren met het vrachtverkeer op de Boven Rijkersloot? Dan gaat het niet alleen om de bevoorrading van de Jumbo. Kan er een verbod komen op vrachtverkeer in verband met de veiligheid van fietsers? De vragen zullen schriftelijk worden ingediend.

CDA gaat ervan uit dat de aanleg van een autoroute het autoverkeer stimuleert maar gezien de maatschappelijke nadelen is het niet handig om dat aan te moedigen met een nieuwe weg.

Wethouder Scholten wijst erop dat in de huidige situatie boa's niet kunnen worden ingezet voor verkeershandhaving. Er lopen nu een aantal proefballonnen en als het goed is eindigen die in andere regelgeving en dan zou het wel kunnen. Het college is van mening dat op het gebied van verkeershandhaving er een tandje bij kan en dat het heel mooi zou zijn als de gemeente dat zelf kan doen.

Er zijn wat voorstellen geweest vanuit de bewonersgroep om in Diemen Zuid vooral bestemmingsverkeer te doen door middel van verkeersregels. Dat is ernstig afgeraden door de verkeerscommissie en de politie. Er is ook een soort van barrière ter hoogte van het

parkeerterrein van het winkelcentrum voorgesteld. Op basis van de adviezen blijken dat onmogelijke zaken en daarom is er niet nader op gestudeerd.

Er zal een schriftelijke reactie per mail worden gegeven op de reactie van de Stichting Geluidshinder in de loop van volgende week. Het kost enige tijd om zin en onzin uit elkaar te halen en om het in de juiste historische context te plaatsen. Echter, als termijnen in procedures worden overschreden houdt het wel een keertje op. Het mag niet zo zijn dat op het allerlaatst nog dingen worden toegevoegd aan eventuele zaken voor de Raad van State. Daarom zal er goed over worden nagedacht hoe dit op een goede manier kan worden gedaan.

Het college heeft niet de verwachting dat er allerlei geluidsmaatregelen moeten worden genomen en daarom veronderstelt het college niet dat de grondslag voor het bestemmingsplan wegvalt.

Vrachtverkeer blijft wel degelijk mogelijk op de Boven Rijkersloot in verband met de bevoorrading. Men kan wel willen dat de vrachtwagens omkeren bij het winkelcentrum en vervolgens weer richting station Diemen Zuid gaan maar het keren met lange vrachtwagens is daar ook zeer lastig.

Het college stimuleert fietsverkeer niet alleen door het aanleggen van fietspaden maar ook door het regelen van voorrang en parkeerplekken. Het voorstel wat betreft de Diemerbrug staat in de kadernota. De overige zaken zijn onderdeel van het verkeersplan Diemen Zuid. Als een zaak gestart wordt zal het college eerst overwegen of dat een opschortende werking heeft en als er onverhoopt een uitspraak komt die niet is verwacht en alles wordt tegengehouden is er een nieuwe situatie en wordt apart weer gesproken over de verkeersafwikkeling in Diemen Zuid.

VVD constateert dat de fractie van GroenLinks heel autogericht is geworden maar de VVD is een partij voor de mobiliteit omdat dat nuttig en nodig is voor de economie. De fractie is niet voor het stimuleren van het autoverkeer dwars door het mooie dorp. Er is een autoluw Holland Park aangelegd maar blijkbaar valt het tegen want er zijn toch meer auto's en die moeten ergens heen.

Wethouder Scholten stelt dat de gemeente een autoluw Holland Park heeft gerealiseerd, mede vanwege het parkeerbeleid dat door de VVD wordt aangevallen. De fractie laat af en toe een wat opportunistisch geluid horen afhankelijk van wie er in de zaal zit.

De voorzitter stelt voor om gezien de tijd eerst de kadernota te behandelen en dan de andere agendapunten voor zover daar nog ruimte voor is en dat de vergadering wordt geëindigd op 00.00 uur. Hiermee wordt ingestemd.

Vervolgens wordt de vergadering geschorst.

De voorzitter heropent de vergadering.

## **5. Kadernota 2022 gemeente Diemen**

Wethouder Scholten zegt dat er veel onzekerheden in de kadernota zitten. Dat heeft te maken met welke uitgaves het Rijk volgend jaar gaat doen op onder andere het gebied van jeugdzorg. De meicirculaire is aanzienlijk aangepast. Dat zet de kadernota in een wat ander perspectief en ook de voorlopige stand met betrekking tot de financiën en de bestrijding van de effecten van corona zijn gegeven. Er is een voorlopige inschatting gegeven van wat de coronapandemie kost maar het is een betrekkelijke aantasting van de financiële situatie.

VVD is van mening dat de kadernota een somber beeld schetst voor de toekomst. De gevolgen van de jaarrekening met een structureel karakter, de autonome ontwikkelingen en de nieuwe ontwikkelingen die op dit moment worden voorzien leiden tot de cijfers in deze kadernota. De laatste jaren levert het steeds een somber beeld op maar steeds leiden de verschillende circulaire's weer tot een bijstelling van de algemene uitkering waardoor uiteindelijk weer een sluitende meerjarenbegroting kan worden gepresenteerd.

Alle jaren in het meerjarenperspectief laten forse tekorten zien. Door het inzetten van een aantal dekkingsmiddelen kan gelukkig tot een positiever beeld worden gekomen. Als de stelposten van de groei van Diemen en Diemen '22 worden ingezet als dekking voor het tekort, hoe wordt dan de toekomstige groei gefinancierd en kan Diemen '22 nog wel worden betaald?

De tekorten die te maken hebben met incidentele inkomsten en uitgaven worden volledig gedekt uit de algemene reserve. Er wordt gerekend met een inflatiepercentage van 1,5% terwijl de inflatie inmiddels is opgelopen tot 2,1%. Gezien de enorme stijging van de grondstofprijzen en de enorme steunpakketten tegen de corona zou het nog wel eens kunnen zijn dat de inflatie nog veel verder oploopt. De stijgende pensioenlasten voor de werkgevers zijn nog niet meegenomen in de calculatie, de onzekerheid met betrekking tot de cao-lonen en het op dit moment gunstige rentepercentage voor de grondexploitaties. Ook zijn er wellicht nog na-ijleffecten van de coronacrisis. De septembercirculaire en fasering van projecten kunnen wel bijdragen aan een gunstig beeld.

Hopelijk zullen de digitale verkeersborden nog voor de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen operationeel zijn. Hoe wordt omgegaan met het onderscheid tussen autonome ontwikkelingen, nieuwe ontwikkelingen en nieuw beleid? Als wordt gekeken naar de programma's valt het op dat er wederom sprake is van extra functies en personeel met veel extra kosten. De nieuwe sporthal, de nieuwe gymzaal en de uitbreiding van de Omval hebben fors hogere exploitatiekosten tot gevolg. De nieuwe Omgevingswet leidt tot structureel meer kosten en minder inkomsten. Er is nog veel onduidelijkheid ten aanzien van de kostendragers voor de energietransitie. Gelukkig is er wel een flinke buffer in de reserve Duurzaamheid en op zich is dit geen goed teken want de vraag is of er dan wel voldoende vaart wordt gemaakt met de duurzaamheidsmaatregelen.

Er zijn veel klachten geweest over het functioneren van de openbare verlichting en de gemeente krijgt ook te maken met flinke kostenstijgingen bij Liander. Gaat dit een risico opleveren of zijn er mogelijkheden om de kosten in de hand te houden? Het is een positieve ontwikkeling dat straks de verbreding van de Diemerbrug wordt gerealiseerd.

GroenLinks kan zich in het geheel niet vinden in het negatieve beeld wat de VVD schetst. Die fractie heeft veel moeite gedaan om allerlei negatieve puntjes uit de kadernota te lichten.

VVD stelt dat ook positieve elementen naar voren zijn gebracht. De verwachting is bijvoorbeeld uitgesproken dat nog tot een sluitende meerjarenbegroting wordt gekomen.

GroenLinks merkt op dat de autonome ontwikkelingen, onder andere door de groei van Diemen en de structureel oplopende kosten in de jeugdzorg ervoor zorgen dat een sluitende meerjarenbegroting zeker niet vanzelf gaat en dat het college extra moeite heeft gedaan om dat voor elkaar te krijgen. De meicirculaire geeft wat extra ruimte. Goed is dat bij alle programma's is aangegeven wat de verwachte effecten zijn van de coronacrisis. Op pagina 65 wordt uitgelegd dat vanwege de coronacrisis veel participatietrajecten digitaal zijn uitgevoerd en dat dit heeft geleid tot een grotere inbreng van de bewoners. Zijn er plannen om te monitoren of de verwachte effecten zoals minder aanpassingen bij de uitvoering worden bereikt?

Ouderenpartij Diemen constateert dat er sprake is van een toenemende vraag naar zorg in Diemen. Er is grote behoefte aan huisartsenzorg, wijkzorg, thuiszorg, eenzaamheidsbestrijding, palliatieve zorg enzovoort. Er is al jaren een tekort aan professionals en handen. Tegelijkertijd is door corona veel reguliere zorg blijven liggen. Uitstel van zorg betekent meer risico voor gezondheidsschade. Zelfs in een verzorgingshuis kun je niet aan op acute zorg. De bevolking van Diemen groeit en wordt ouder en daarom moet meer worden ingezet op groei van het zorgaanbod. De gemeente moet daarin faciliteren door de zorgondersteuners bij te staan waar mogelijk. Thuiszorgers en wijkverplegers krijgen maandelijks 5-10 parkeerboetes in Diemen als ze bij een patiënt zorg verlenen. Bij elk huisadres moeten de verzorgers zich afvragen welke parkeerregime daar geldt. Dat gaat vaak mis. Vroeger hadden huisartsen een esculaapbordje achter hun voorruit en zij konden daardoor vrij parkeren. Tegenwoordig fotografeert de scanauto het nummer en de boete valt op de mat. Sinds 1 augustus is de parkeercontrole vertienvoudigd met navenant meer parkeerboetes. Na het wegbezuinigen van veel intramurale zorg moeten veel mensen thuis verzorgd worden. Het college dient serieus naar dit probleem te kijken en op te lossen.

Er is een wijk- en thuiszorgorganisatie vertrokken uit de Brede Hoed omdat de huur daar te hoog zou zijn. Een gevolg hiervan is dat er meer zorg moet worden verleend door minder organisaties. Ook graag hier een toelichting van het college.

Verder is kennisgenomen van een nieuwsbrief van Diemen voor elkaar en de buurthulpdienst die ouderen vanaf 75 jaar, mensen met een lichamelijke beperking en chronisch zieken bij zelfstandig wonen kan ondersteunen. Waarom mogen pas mensen vanaf die leeftijd hulp ontvangen voor kleine klusjes in huis en onderhoud van de tuin?

D66 zegt dat gelet op de ervaring dit college goed in staat is om een meerjarig sluitende begroting in het najaar te presenteren. De uitgaven voor de jeugdzorg drukken stevig op de begroting en gelukkig lijkt er enige verlichting te komen door het extra geld dat ter beschikking komt maar ook omdat er stevig wordt ingezet op beter zicht krijgen op de kosten in de jeugdzorg. Goed is dat de ambities uit het collegeakkoord gehandhaafd kunnen blijven zoals de uitbreiding van het voorzieningenniveau en de extra inzet op duurzaamheid. Het verbaast wel dat de VVD met droge ogen durft te vragen of op dat gebied wel genoeg wordt gedaan maar deze fractie sluit wel alle mogelijkheden voor windenergie in Diemen categorisch uit.

VVD stelt dat duurzaamheid meer is dan alleen windmolens.

D66 constateert dat aan de ene kant wordt geroepen dat meer vaart moet worden gemaakt en dat aan de andere kant bepaalde mogelijkheden zonder verder onderzoek worden uitgesloten. Dat is een bepaalde inconsistentie.

VVD zegt dat er heel veel alternatieven zijn op dat vlak.

Pvda merkt op dat de meicirculaire iets meer ruimte geeft. De beloofde gelden voor de jeugdzorg zijn onduidelijk. Hopelijk geeft de septembercirculaire hier meer inzicht in. De ambities in het coalitieakkoord worden gelukkig goed uitgevoerd. Niemand wordt gelukkiger van lange wachtlijsten omdat de problematiek vaak complexer wordt en er is toename van de hulpvraag. Dat is duidelijk merkbaar bij het Wmo-team, het Sociaal Team en de Madi. Bij de toename van de kosten van de jeugdzorg mag niet worden vergeten een toename van de jeugdigen die eerder vielen onder de Wet langdurige zorg. Hopelijk gooit de wijziging van het woonplaatsbeginsel geen roet in het eten. Het extra geld dat is ontvangen om onderwijsachterstanden weg te werken is een mooie start van het onderwijstraject. Omdat de

kabinetsformatie nog niet rond is blijft het onzeker in hoeverre de kosten voor de energietransitie gecompenseerd gaan worden maar wachten is geen optie. Terecht dat er een pilot onderzocht gaat worden in hoeverre de inhuur van een coördinator voor Duurzaam Diemen een oplossing kan zijn om nog effectiever te zijn.

Ons Diemen memoreert dat de fractie in 2018 al heeft gepleit voor een duurzaamheidsvoorziening voor toekomstige kosten. De voorziening is niet echt op peil als je dat vergelijkt met andere gemeenten en dat is een gemiste kans. Om wille van de tijd zullen de overige vragen schriftelijk worden gesteld.

Wethouder Scholten legt uit dat de stelpost kan wegvallen omdat een groot deel van de uitbreidingen die in die stelpost gedekt worden nu ook daadwerkelijk worden voorgesteld en dat betekent dat aan de personeelskant de kosten omhoog gaan en dat de stelpost dus kan vervallen. De stelpost is voor meerdere jaren en om die reden zit het in de dekkingsmaatregelen. Een stelpost wordt genomen om een helder beeld te geven over de kosten op langere termijn maar als die stelpost is ingevuld met uitbreidingen, bijvoorbeeld op het gebied van personeel, kan die als stelpost vervallen.

In de tweede week van september krijgt de raad al de begroting en de septembercirculaire komt altijd eind september en die wordt normaal gesproken niet verwerkt in de begroting. De extra toegezegde gelden voor de jeugdzorg wordt in de septembercirculaire verder uitgewerkt maar inmiddels is er een brief gekregen van de minister van BZK die enigszins beeld geeft van hoe dit verder vorm wordt gegeven en dat onderdeel wordt wel verwerkt in de begroting.

De voorgenomen uitgaven op het gebied van duurzaamheid zitten niet helemaal op het spoor zoals het college dat voorgenomen heeft en dat betekent dat het geld dat nog niet is uitgegeven apart is gezet maar dit is niet een aanloop om verderop een aparte voorziening duurzaamheid te gaan creëren. Op de gemelde parkeerproblematiek wordt in september teruggekomen want dan gaat het over het parkeerbeleid.

Wethouder Sikkes meldt dat het budget voor duurzaamheid is bedoeld om op initiatieven in te kunnen spelen en blijkbaar gaat daar ook al iets niet helemaal goed. Dat is logisch te verklaren omdat in de coronaperiode dat niet de eerste ambitie is van de inwoners en dat geldt ook voor andere gemeenten. Het geld is er en het zal worden uitgegeven maar niet aan onderzoeken op het gebied van kernenergie.

Het is zeer interessant om te bekijken in hoeverre de nieuwe wijze van participeren bijdraagt aan het verder uitwerken en het daadwerkelijk in beeld krijgen van de definitieve ontwerpen. De wil om mee te participeren ligt vele malen hoger bij digitaal participeren dan bij fysiek participeren.

Ons Diemen memoreert dat de voorganger van wethouder Sikkes propageerde dat er geen taak lag voor de gemeente maar dat vooral de vliegwielfunctie op gang moest worden gehouden die door andere partijen werd beoogd. Inmiddels is duidelijk dat de gemeente op het gebied van duurzaamheid een regierol moet hebben en dat is een geheel andere taakinvulling dat extra middelen vragen. Daar had de fractie toen al voor gewaarschuwd.

Wethouder Sikkes constateert dat Ons Diemen wat ambivalent is in deze want aan de ene kant moet het college participierend met de inwoners aan de slag en aan de andere kant moet het college de regie voeren en het voor de inwoners gaan doen. Meer mensen nemen deel aan digitale participatie maar het zijn wel andere inwoners dan bij fysieke participatie. Daarom wordt bekeken of op termijn met een hybride vorm kan worden gewerkt zodat de

mensen die liever een fysieke participatie hebben ook bediend worden. Of dit bij de verdere uitwerking meehelpt zal worden gemonitord.

Wethouder Klaasse zegt dat de ambitie op het voorzieningenniveau overeind blijft staan. De zorgkosten zullen enorm blijven toenemen, mogelijkterwijs door corona maar ook door de vergrijzing. Bij de jeugdzorg en de Wmo nemen de kosten enorm toe. Er zal worden gekeken naar de mogelijkheden van parkeren in het kader waar de zorginstellingen tegenaan lopen. Graag de vraag over de huren van de Brede Hoed m.b.t. waarom een instelling zou zijn gestopt schriftelijk indienen.

De heer Boog geeft aan dat in september/oktober wordt gekomen met een voorstel over de nieuwe verkiezingsborden, hoe dat er precies uit gaat zien, waar en hoeveel, zodat er ruime tijd is om dit voor de verkiezingen te regelen.

VVD vraagt hoe de wethouder onderscheid maakt tussen autonome ontwikkelingen, nieuwe ontwikkelingen en nieuw beleid.

Wethouder Scholten legt uit dat autonoom niet van het beleid afhangt qua kosten. Bij nieuw beleid gaat het om nieuwe dingen die worden toegevoegd maar vaak wel in lijn met zaken die al gebeuren. Het zou dan ook autonoom kunnen worden genoemd maar het wordt geschaard onder nieuw beleid omdat er nieuwe elementen in zitten. Daarnaast worden er effecten van jaarrekeningen verwerkt en dat leidt soms tot hogere budgetten.

VVD vraagt of dan mag worden geconcludeerd dat nieuwe ontwikkelingen hetzelfde is als nieuw beleid.

Wethouder Scholten zegt dat nieuwe ontwikkelingen ook veranderingen in de maatschappij zijn of regelgeving die soms tot aanpassingen leiden of budgettaire gevolgen hebben. Dat kan ook een nieuwe taakstelling voor de gemeente zijn maar als dit antwoord nog tot verwarring leidt kan de VVD-fractie het beste nog even mailen welk stuk in de kadernota dit betreft en dan zal worden geprobeerd om dit recht te zetten.

De voorzitter stelt voor dat de 2<sup>e</sup> kwartaalbrief nog wordt behandeld en dat eventuele vragen over de coronacrisis schriftelijk kunnen worden ingediend bij de burgemeester. Hiermee wordt ingestemd.

#### **4. 2<sup>e</sup> kwartaalbrief 2021**

VVD ziet dat de prognose voor het exploitatieresultaat voor 2021 negatief is geworden. De grootste tegenvaller lijkt de bijdrage van het rijk te zijn voor de Participatiewet maar gelukkig helpt ook hier de meicirculaire en kan de prognose worden bijgesteld naar bijna 1,2 miljoen positief. Gelukkig wordt nu ook ingezet op het onder controle krijgen van de kosten van het sociaal domein met een programmatische aanpak. Dit zal waarschijnlijk gaan om de jeugdzorg maar het had eerder gemogen en gemoeten. Het is wat de VVD betreft volstrekt onzeker of woningbouw op de Griend een goed idee is. Er zijn meer opties voor de Griend die beter zijn voor Diemen zoals een mooi park of sportfaciliteiten. Het gesprek daarover moet nog in de volle breedte worden gevoerd.

GroenLinks wijst erop dat de verdere voortgang van de Griend op dit moment on hold staat omdat er geen ambtelijke capaciteit is om verder te gaan met dit project. Het gaat hier puur

om kosten van onderzoeken die al eerder hebben plaatsgevonden en dat wordt nu op een bepaalde plek toegekend.

VVD zegt dat de discussie over het verder gaan met de Griend losstaat van de boekhoudkundige aspecten met betrekking tot de Griend. De fractie kan leven met het boeken van de € 60.000 op de reserve Grondzaken maar het woord Griend roept enige discussie op in de fractie.

Ons Diemen heeft wat vragen betreffende onder andere de coronamaatregelen die er in staan want die zijn vervallen per 1 juli. Dat moet dus worden aangepast maar de vragen zullen verder schriftelijk worden ingediend.

Wethouder Scholten zegt dat dit de zoveelste keer is dat de bijdrage van Ons Diemen bestaat uit vragen die al eerder zijn gesteld en dan maakt het werken een beetje lastig. De aanpak voor kostenbeheersing gaat inderdaad over jeugdzorg maar het is wel een beetje obligaat van de VVD om te zeggen dat dit eerder had gekund en eerder had gemoeten. Een raadslid heeft ook een kaderstellende taak en derhalve had al een half jaar eerder kunnen worden gezegd dat er extra onderzoek moest plaatsvinden. Het wordt nu gedaan omdat dit een gepast moment hiervoor is.

VVD memoreert dat de fractie al eerder heeft aangegeven toen er sprake was van de extra inzet van een contractmanager dat het wel heel pover was hoe de problematiek met betrekking tot de kostenoverschrijding bij de jeugdzorg werd aangepakt. Er was sprake van een halve fte voor 3 gemeenten.

Wethouder Scholten merkt op dat het soms hoort bij het werk van een raadslid om de kritiek om te zetten in een voorstel.

Conclusie:

De voorzitter concludeert dat het voorstel als bespreekstuk naar de raad gaat.

## **6. Mededelingen portefeuillehouder Boog**

Er zijn geen mededelingen.

## **7. Bijpraatsessie coronacrisis college en raad**

GroenLinks is benieuwd naar de stand van zaken met betrekking tot de aanmeldingen voor de zomerschool.

Ouderenpartij Diemen leest in de coronabrief over het meedoen aan de sociale mediacampagne tegen malafide financiers. Graag een nadere uitleg hierover.

De heer Boog legt uit dat door corona een heleboel ondernemers onder druk komen te staan en gevoelig zijn voor criminelen die hen schijnbaar een goed aanbod willen doen. Daarvoor worden ondernemers gewaarschuwd. Dat is eerder gedaan met een regionale communicatieactie en onlangs is er ook een landelijke actie geweest waar de gemeente zich bij heeft aangesloten. Dan gaat het om hele gerichte sociale media advertenties en publiciteit.

Wethouder Klaasse zegt dat de laatste keer sprake was van 30 aanmeldingen bij de zomerschool en op piekdagen zit het ongeveer op 20. In principe is er ruimte voor 30 kinderen per dag.

## **8. Sluiting**

De voorzitter sluit de vergadering om 23.48 uur.