Gemeente Diemen

Reactienota

Ontwerp Mobiliteitsvisie

Diemen 2040,
Toegankelijk, Duurzaam en verbonden



3 juni 2025

Inhoudsopgave

Blz.

Inleiding **3**

Reacties **4**

Reactie 1 5

Reactie 2 6

Reactie 3 7

Reactie 4 9

Reactie 5 10

Reactie 6 13

Reactie 7 14

Reactie 8 15

Reactie 9 18

Reactie 10 19

Verwerking reacties **20**

Inleiding

In het coalitieakkoord 2022-2026 ‘Diemen met elkaar en voor elkaar’ is vastgelegd dat er een integrale mobiliteitsvisie wordt opgesteld. “Het is belangrijk om beleid te formuleren over de wijze waarop verkeer en vervoer op hoofdlijnen wordt vormgegeven binnen de gemeente Diemen.” Met het opstellen van de Ontwerp Mobiliteitsvisie Diemen 2040, toegankelijk, duurzaam en verbonden is invulling gegeven aan dit voornemen uit het coalitieakkoord.

Op 25 februari 2025 heeft het college van de gemeente Diemen ingestemd met het ter visie leggen van de Ontwerp Mobiliteitsvisie Diemen. Met het vrijgeven van de Ontwerp Mobiliteitsvisie Diemen voor een reactieperiode kreeg iedereen de mogelijkheid te reageren. De reactieperiode liep van 13 maart tot 24 april 2025.

De Ontwerp Mobiliteitsvisie is op de website geplaatst van de gemeente Diemen. Via de sociale media en de lokale pers zijn inwoners en andere belanghebbenden uitgenodigd om te reageren op de visie. Een aantal externe partijen zijn rechtstreeks geïnformeerd over de tervisielegging. In totaal zijn 10 reacties van inwoners binnengekomen.

De ingekomen reacties zijn opgenomen in deze Reactienota en voorzien van een antwoord. Ook wordt aangegeven of dit leidt tot wijzigingen in de Mobiliteitsvisie Diemen 2040.

De reacties zijn geanonimiseerd weergegeven in deze Reactienota. De namen van de indieners zijn bij de gemeente bekend.

In eerste instantie zal het college instemmen met de Reactienota en vervolgens wordt deze ter instemming meegestuurd naar de raad bij het voorstel tot vaststelling van de Mobiliteitsvisie Diemen 2040.

Reacties



Reactie 1

Binnengekomen 24 maart 2025

Prachtig conceptversie over Diemen in 2040. Dat is over 15 jaar. Een deel van de bewoners die gereageerd hebben, zullen dan niet meer leven of zullen vanwege het afnemende leefplezier zijn verhuisd. Wat gebeurt er nu, vandaag? Als ik kijk naar mijn situatie in Diemen- Noord zie ik een gemeente die het opknappen van het Scheepskwartier jaren uit de planning laat lopen en waar ik constateer dat bijv. de parkeerdrukte van week tot week erger wordt. Dat gaat een keer verkeerd aflopen daar waarschuw ik nu al voor. Deze reactie schrijf ik op mijn telefoon vandaar dat ik niet te uitgebreid reageer maar er zijn meer zaken die de laatste jaren het woongenot niet laat toenemen. Ook bijvoorbeeld de situatie voor jonge Diemenaren die willen blijven wonen in hun geboortestad is en doorn in het oog. Wij wonen sedert 1993 in Diemen-Noord maar kijken de laatste tijd opvallend vaak in Funda.

Antwoord vanuit de gemeente:

Wij kijken met het opstellen van de Mobiliteitsvisie inderdaad vooruit. Dit betekent echter niet dat wij vandaag of morgen vergeten. Door omstandigheden lopen werkzaamheden inderdaad soms uit. Helaas slagen wij er niet altijd in conform de planning de werkzaamheden uit voeren. Feit is wel dat de openbare ruimte in Diemen Noord na het afronden van de werkzaamheden een stuk aantrekkelijker zal zijn. Met betrekking tot de parkeerdruk merken wij op dat de blauwe zone stap voor stap verder is uitgebreid en dat het invoeren van een blauwe zone rondom Zeezigt in Diemen Noord voor na de zomer gepland staat. Wij blijven de ontwikkelingen ten aanzien van de parkeerdruk in Diemen Noord volgen. In de Mobiliteitsvisie staat benoemd dat wij het Parkeerbeleidsplan gaan actualiseren. De planning is dat wij daarmee in 2026 gaan starten.

Wij nemen uw reactie mee bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 6 van de Mobiliteitsvisie wordt hiervoor een eerste doorkijk gegeven.

Reactie 2

Binnengekomen 25 maart 2025

30 km in de drukke wijken snap ik en is volgens mij al op veel plekken in Diemen het geval. 30km op de doorgaande wegen is niet wenselijk. Doortrekken tram zodat er betere verbinding is naar het sportpark lijkt me een verstandig besluit. Alvast dank voor het meenemen van mijn mening.

Antwoord vanuit de gemeente:

Het invoeren van 30 km/u binnen de bebouwde kom is een landelijk tendens. In onze Omgevingsvisie 2040 is de centrale doelstelling een gezonde, leefbare leefomgeving voor iedereen te creëren. Om dit te bereiken stimuleert Diemen, wandelen, fietsen en OV gebruik. De auto is te gast in grote delen van Diemen en de snelheid voor het autoverkeer is 30 km/u binnen de bebouwde kom.

Dit betekent niet dat overal binnen de bebouwde kom 30 km/u zal kunnen gelden. Op doorgaande wegen, zoals de Hartveldseweg en Muiderstraatweg, zal 50 km/u, blijven gelden. Momenteel onderzoeken wij of op Arent Krijtsstraat- Wilhelminaplantsoen-Prinses Beatrixlaan-Prins Bernhardlaan ook 30 km/u kan worden ingevoerd.

Wij gaan onderzoek doen naar de kansrijkheid en inpassingsmogelijkheden voor het doortrekken van tramlijn 19 naar de Provincialeweg, en later eventueel verder door naar Amsterdam Zuidoost. Dit onderzoek doen we samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB).

Wij nemen uw reactie mee bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 6 van de Mobiliteitsvisie wordt hiervoor een eerste doorkijk gegeven.

Reactie 3

Binnengekomen 24 maart 2025

Goedendag,

Ik wil graag reageren op Ontwerp Mobiliteitsvisie 2024-096323.

Ik ben het eens met de mobiliteitsopgaven die naar voren zijn gekomen uit de eerdere enquêtes.

De Gemeente Amsterdam/Weesp heeft een paar jaar geleden prachtige lantaarnpalen aangelegd op de fietsroute Amsterdam - Diemen - Weesp tot aan de spoorbrug. Deze werken met een bewegingssensor, en schijnen dan sterker zodra een persoon eronder door fietst. Ik vind dat echt een toevoeging geweest voor die fietsroute, en wil u graag benadrukken dat zoiets voor de Gemeente Diemen ook een mooie toevoeging zou zijn voor die fietsroute.

Ook wil ik reageren omtrent de veiligheidssituatie van de Ouddiemerlaan. Veel automobilisten vergeten dat het verkeer vanuit de Prins Mauritslaan en de D.J. Den Hartoglaan voorrang hebben, omdat ze van rechts komen. Maar ik denk dat het voor de veiligheid en doorstroming van de Ouddiemerlaan allicht beter is om de Ouddiemerlaan een voorrangsweg te maken vanaf de kruising met de Princes Beatrixlaan tot aan de rotonde bij het station. Een rotonde mits er genoeg ruimte is zou ook geen gek idee zijn voor de kruising van de Princes Beatrixlaan en de Ouddiemerlaan.

Daarnaast las ik uw ambities voor het realiseren van 80 km/uur voor de A10 en A1 rond Diemen. Ik wil u wel attenderen op een potentieel gevaarlijke situatie. Op dit moment mag er nog 100 km/uur gereden worden. Maar bij de afslag van A10 oost naar de A1 rijden automobilisten heuvelop aan de linkerkant van de weg met een vrij scherpe bocht. Vaak wordt hier dus geen 100 km/uur gereden/gehaald dat komt door de scherpe bocht en doordat er heuvelop wordt gereden. Automobilisten die van de A10 noord naar de A1 rijden, rijden heuvel af, en nemen dus vaak meer snelheid mee dan 100 km/uur. Ook komen zij de A1 op aan de rechterkant. Als automobilist van de A10 oost wordt je dus consequent rechts ingehaald als je de A1 oprijdt. Zeker als je de afslag naar Diemen-Noord wilt nemen dan kunnen zich daar extreem gevaarlijke situaties voordoen waarbij je probeert in te voegen op de afslag terwijl je rechts in wordt gehaald door automobilisten die 120 km/u rijden. Indien u de snelheid wenst te verlagen op de snelwegen rond Diemen zult u wel hiermee rekening moeten houden aangezien het nu al voor veel gevaarlijke situaties zorgt.

Verder wil ik nog de situatie voor fietsers en voetgangers op het fietspad naast de Diemerpolderweg in Diemen-Noord bespreken. Deze worden vaak over het hoofd gezien door automobilisten die willen afslaan naar de wijk. Zeker ‘s avonds door het gebrek aan verlichting op het fietspad, de hoogte van de bermbosjes en doordat de silhouet van fietsers wegvalt tegen de hoge & donkere struiken die vanaf de vogelweide tot aan de vlindertuin lopen (het helpt ook niet dat fietsers vaak gebrekkige verlichting hebben). Als de zebra/oversteekpaden zo verlicht kunnen zijn als bijvoorbeeld de zebrapaden in Weesp bij de overgang van de Herensingel naar de Stationsweg denk ik al dat hier veel minder gevaarlijke situaties zich

voordoen. Een van die oversteekplaatsen langs de Diemerpolderweg zit ook naast een basisschool.

Daarnaast wil ik nog een suggestie doen voor de mobiele flitspaal die nog wel eens op de Diemerpolderweg gepositioneerd staat. Nu er behoorlijk in de wijk Diemen-Noord gewerkt wordt aan straatophoging en vernieuwing willen automobilisten nog wel eens flink doorgassen over de doorgaande wegen door de wijk zoals de Distelvlinder en de Botterweg, omdat ze om moeten rijden doordat hun straat (deels) is afgesloten. Ik woon al 30 jaar in Diemen-Noord en de enige keer dat er echt consequent te hard wordt gereden in de wijk is als er dus straten onbereikbaar zijn als er verbouwingen plaats vinden, omdat mensen het blijkbaar erg vinden 2 minuten om te moeten rijden. Hartelijk dank voor de moeite!

Antwoord vanuit de gemeente:
In uw reactie u doet diverse suggesties voor het verbeteren van verkeerssituaties. Het betreft:

- Het plaatsen van lantaarnpalen met bewegingssensoren
  Wij zijn op de hoogte van de bewegingssensoren op de door uw benoemde fietsroute. Verder zijn wij ons bewust dat het fietspad op het grondgebied van de gemeente Diemen verbeterd kan worden. Het plaatsen van lantaarnpalen met bewegingssensoren is echter een dure en complexe (in verband met de aanwezigheid van bomen direct naast het fietspad) oplossing. Wel sluit het aan bij het verbeteren van fiets- en looproutes, zoals dat in het hoofdstuk 6 van de mobiliteitsvisie met een doorkijk naar de uitvoeringsagenda is opgenomen. De wijze waarop zal nader onderzocht moeten worden.
- Veiligheidssituatie Ouddiemerlaan
  Momenteel onderzoeken wij of op Arent Krijtsstraat- Wilhelminaplantsoen-Prinses Beatrixlaan- Prins Bernhardlaan ook 30 km/u kan worden ingevoerd. Bij dit onderzoek wordt ook de verkeerssituatie op dit deel van de Ouddiemerlaan betrokken.
- Situatie fietsers en voetgangers Diemerpolderweg in Diemen Noord
  Wij willen in zijn algemeen de verkeersveiligheid, maar met name die van fietsers en voetgangers verbeteren. Wij nemen de door u genoemde locatie mee bij de verdere uitwerking, zoals deze wordt genoemd in hoofdstuk 6 van de Mobiliteitsvisie met een doorkijk naar de uitvoeringsagenda.
- Het plaatsen van mobiele flitspalen
  Wij realiseren ons dat naast de inrichting van wegen en verlagen van de maximum snelheid ook handhaving een belangrijk aspect is om verkeersveiligheid daadwerkelijk te waarborgen. Hierover voeren wij dan ook regelmatig overleg met de politie en de Vervoerregio Amsterdam om dit bewerkstelligen. Het plaatsen van mobiele flitspalen wordt hierbij ook als mogelijkheid besproken.
- Invoeren van 80 km/u op snelwegen rondom Diemen
  Met name vanuit gezondheidsoverwegingen hebben we de ambitie de snelheid op de A10 en A1 te verlagen naar 80 km/uur. Dit zal leiden tot minder uitstoot en een verbetering van de luchtkwaliteit en geluidsniveau. Dit sluit aan op het Actieplan Geluid en het Schone Lucht Akkoord (SLA, in dit akkoord maken Rijk, provincies en gemeenten afspraken voor een betere luchtkwaliteit). Bij een eventuele verlaging van de snelheid zal verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen. Het mag duidelijk zijn dat uiteindelijk Rijkswaterstaat (RWS) verantwoordelijk is voor deze wegen.

Uw reactie sluit aan bij onze Mobiliteitsvisie en dan met name de ambities die wij hebben op het gebied van Verkeersveiligheid. Vooral voor de kwetsbare verkeersdeelnemers is verkeersveiligheid een eerste behoefte. Wij nemen uw reactie mee bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 6 van de Mobiliteitsvisie wordt hiervoor een eerste doorkijk gegeven.

Reactie 4

Binnengekomen 25 maart 2025

Wij zijn voor invoering van 30 km want in Amsterdam zorgt dat al voor rustiger verkeer, kalme bestuurders, minder ongelukken. En aangezien aan de meeste wegen in Diemen woningen staan, is er ook minder geluidsoverlast voor bewoners.

We zijn tegen het verlengen van tram 19 naar het bedrijventerrein de Sniep want de baten wegen niet op tegen de kosten. Het is goedkoper om een buslijn daarheen te laten lopen. Tevens blijft er een aanzienlijke loopafstand naar het kleine aantal bedrijven waardoor de bereikbaarheid slechts beperkt vooruitgaat.

Een loop/fietsbrug van Punt Sniep over het water naar de overkant (Verrijn Suart, Weesperstraat, Hof van Saan, Rustoord), zou meerwaarde toevoegen. Dan worden meer woningen en bedrijven verbonden met tram 19 en met Amsterdam. Een extra tramhalte bij de rotonde Punt Sniep zou daarnaast Sporthal Diemen bereikbaarder maken voor de jeugd.

Antwoord vanuit de gemeente:
Met betrekking tot het invoeren van 30 km/u willen wij u graag verwijzen naar ons antwoord op Reactie 2.

Ook voor het verlengen van tramlijn 19 willen wij u graag verwijzen naar ons antwoord op Reactie 2. Hierbij kunnen wij toevoegen dat kosten een belangrijke rol zullen spelen. In het project Oost-West-as zijn in samenspraak met de Vervoerregio Amsterdam en het GVB de haltelocaties bepaald. Belangrijk punt daarbij was de doorstroming van de tram. Toen is ook besloten twee haltes (bij de kerk en bij de Lublinkstraat) te vervangen door één halte bij de Diemerbrug. De loopafstanden tot de haltes voldoen aan de daarvoor geldende eisen. Daarnaast is er ook geen ruimte beschikbaar om een halte te realiseren tussen het huidige eindpunt en de Diemerbrug ter hoogte van de rotonde bij de Punt Sniep.

In de Ontwerp Mobiliteitsvisie wordt aangegeven dat verkeersveiligheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers een eerste behoefte is. In hoofdstuk 6 van de Ontwerp Mobiliteitsvisie “Doorkijk naar de uitvoeringsagenda” is opgenomen het verbeteren van fiets- en looproutes. Hieronder valt ook het eventueel toevoegen van ontbrekende verbindingen, zoals een loop/fietsbrug bij Punt Sniep. Hierbij moet dan wel opgemerkt dat dit al is onderzocht en dat een eventuele oplossing erg duur is en dat daar voorlopig geen financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Wij nemen uw reactie mee bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 6 van de Mobiliteitsvisie wordt hiervoor een eerste doorkijk gegeven.

Reactie 5

Binnengekomen 25 maart 2025

Bij deze een reactie op het Ontwerp Mobiliteitsvisie van de gemeente Diemen.

Het Ontwerp mobiliteitsvisie doorgenomen.

Mijn op -en aanmerkingen gaan vooral over het OV in Diemen.

1. Buslijn 44.

Een goed idee om deze bus in beide richtingen dezelfde route te laten gaan rijden, waardoor er eindelijk (beetje laat) een overstapmogelijkheid ontstaat bij halte Diemerbrug op de route Diemen Noord-Bijlmer station.
Buslijn 44 heeft een frequentie doordeweeks van 0700-1700 uur van 4x en dat is goed geregeld.
Helaas is de frequentie van buslijn 44 doordeweeks na 1900 uur teruggebracht naar 2x per uur. Deze frequentie is onvoldoende.
Zou minimaal 3x per uur moeten gaan.
Op zaterdag is ook na 20.00 uur de frequentie slechts 2x. Als je uitgaat naar omgeving Bijlmerstation en je de bus mist is een half uur wachten te lang. Al eens moeten wachten op bushalte Bijlmer? Geen veilige omgeving.
Ook hier m.i. minimaal naar 3x per uur.
Zondag is de frequentie een ramp op buslijn 44. De hele dag slechts 2x per uur een bus. Zou minimaal 3x, liefst 4x per uur moeten zijn.
Met deze 2x frequentie zullen veel mensen het OV mijden en terecht.
De wachttijd is vaak te lang zeker bij uitval van ritten.

Vervoerregio zou het OV aantrekkelijker maken door de frequentie te verhogen, waardoor het kiezen voor OV een betere optie is.
Buslijn 44 rijdt niet altijd op tijd, terwijl de route weinig oponthoud heeft door verkeersdrukte. Graag meer aandacht hiervoor.

Aansluiting van tramlijn 19 op bus 44 is zeer slecht. Lijn 19 rijdt vaak vertraagd en heeft veel rituitval. Hier is niet over nagedacht en zou eindelijk eens aandacht moeten hebben van het GVB.

Slordig beleid bij GVB.

GVB app is vaak onduidelijk, chaotisch en niet up to date.
Tijd voor betere communicatie en een app waar je wel op kunt vertrouwen.

2. Lijn 19 tram

Prima lijn, maar heeft veel rituitval en de frequentie gaat iedere keer verder omlaag. Nu 12 of 13 minuten als de lijn op tijd rijdt.
Frequentie kan makkelijk omhoog naar 7 of 8 minuten.

Dan pas zullen meer reizigers kiezen voor OV.
Vervoerregio zegt dat ze wel willen maar argument personeelstekort.
Vraagt toch een ander beleid .
Het argument personeelstekort slaat elke discussie stuk. Wachttijden lopen soms op tot 30 of 40 minuten bij een of meerdere rituitvallen. Niet acceptabel.
Communicatie GVB via borden op haltes is vaak niet betrouwbaar.
Tijd voor verbetering. Hopelijk heeft Diemen meer invloed op beleid vervoerregio.

3. Zwartrijden op lijn 19.

Helaas is handhaving zeer zwak bij GVB. Zit iedere dag in lijn 19 en nog nooit door een team van handhaving gecontroleerd. Geldt ook in metro trouwens.
Lijn 19 heeft ook geen conducteur dus zwartrijden is het nieuwe normaal geworden op deze lijn ten koste van de wél betalende reizigers.
Is al jaren een probleem dat niet wordt opgelost.

4. NS station Diemen

Frequentie is gelukkig weer naar 4x per uur voor een groot deel.
Dit zou ook moeten in de avonduren om het OV aantrekkelijk te maken.
Graag voorstel aan NS om standaard 4x per uur een trein.

Liften perron 1 en 2 zijn zeer vaak ook voor langere tijd defect en regelmatig blijven liften hangen met personen erin.
Gemeente zou hierover vaker moeten overleggen met ProRail.
Voor ouderen en minder validen is het gebruik van een lift vaak noodzakelijk. Alternatief op NS station Diemen is een (veel te) steile trap of een zeer steile helling.

Veiligheid op NS station Diemen en omgeving station kan veel beter.
Onbemand station, vaak vernielingen op station, ingooien ruiten wachtruimte, graffiti die niet wordt weggehaald door ProRail.
Begin van verloedering. Gemeente ga eens vaker kijken op dit station.
Alleen Pro Rail heeft camerabewaking op perrons.
Graag ook camerabewaking in stationsgebied en het nieuwe opgeknapte van Gemertplantsoen en het nieuwe P en R terrein (is ook geen camerabewaking).

Antwoord vanuit de gemeente:
Wij constateren dat uw reactie niet zo zeer een reactie op de Ontwerp Mobiliteitsvisie, maar veel meer een klacht over het openbaar vervoer. Wij hebben uw reactie met betrekking tot lijn 44 en tramlijn 19 besproken met het GVB en in samenspraak met hen is ons antwoord geformuleerd. Overigens raden wij u aan uw klachten ook rechtstreeks te richten aan de klantenservice van het GVB.

- Buslijn 44
  Het is natuurlijk altijd wenselijk voor reizigers dat de bus vaak rijdt. Tegelijkertijd is het rijden met een bus kostbaar en willen we ook niet "te vaak" rijden ten opzichte van het aantal aanwezige reizigers. Voor lijn 44 geldt dat deze lijn in de avonduren niet heel veel reizigers heeft en dat daarom ook de frequentie lager is. Deels is dat wellicht een beetje een kip-ei discussie (het aantal reizigers is laag omdat de bus zo weinig rijdt) maar ook bij

hogere frequenties is de verwachting dat het aantal reizigers niet zodanig zal toenemen dat een hogere frequentie gerechtvaardigd is.

Hoe vaak de bussen moeten rijden is vastgelegd in het Programma van Eisen (PvE) dat is opgesteld door de opdrachtgever van GVB: de Vervoerregio Amsterdam. Voor lijn 44 geldt dat deze lijn overdag (tot 20:00) ten minste 4x per uur moet rijden en de avonduren ten minste 2x per uur. Omdat het, onder andere vanwege personeelstekort, niet mogelijk is om nu al te voldoen aan deze eisen zal de dienstregeling van lijn 44 pas in 2028 daarop aangepast worden. Dus dan zal bus 44 ook in het weekend overdag 4x per uur gaan rijden. In de avond na 20:00 blijft dat wel 2x per uur.

Verder willen wij opmerken dat de gemeente Diemen zelf niet over financiële middelen beschikt om (extra) bus- of tramdiensten in te kopen bij het GVB.

- Tramlijn 19
  Het beperken van de uitval heeft op dit moment de hoogste prioriteit bij GVB. Ook bij de tram is nog sprake van een krapte aan personeel. Het gaat echter de goede kant op dus de verwachting is dat ook de uitval door gebrek aan personeel zal afnemen. De frequentie van lijn 19 zal vanaf voorjaar 2026 worden aangepast naar 6x per uur overdag (alle dagen van de week) en 4x per uur in de avonduren.
- Zwartrijden tramlijn 19
  Voor wat betreft het handhaven op tramlijn 19 met betrekking tot het zwartrijden willen wij u echt graag verwijzen naar het GVB.
- NS Station Diemen
  Voor NS geldt in feite hetzelfde als bij het GVB. Wij hebben geen directe invloed op de frequentie. Wel kunnen wij stellen dat wij in zijn algemeenheid tevreden zijn over het aanbod van NS overdag en in de avonduren op beide stations in Diemen.

  Wij hebben regelmatig overleg met NS en ProRail over de liften bij station Diemen. Deze ondervinden de afgelopen tijd helaas regelmatig storingen. Deze storingen kunnen niet altijd voorkomen worden, maar worden wel zo snel mogelijk opgelost.

  Wij hebben als gemeente Diemen geen zeggenschap over de situatie op de stations zelf. Ook hierover hebben wij regelmatig overleg met NS en ProRail. De problematiek doet zich echter niet alleen voor op stations in Diemen, maar ook op heel veel andere stations. Wij weten dat NS en ProRail druk bezig zijn om stations veilig en aantrekkelijk te houden. Helaas laat dit zich niet zo eenvoudig oplossen. De gemeente Diemen zet zich wel in om de stationsomgevingen zo veilig en aantrekkelijk mogelijk te maken. Wij nemen uw reactie met betrekking tot dit onderdeel dan ook mee bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda. Het plaatsen van camera's kan daar daarbij ook aan de orde komen. In hoofdstuk 6 van de Mobiliteitsvisie wordt een eerste doorkijk gegeven voor deze Uitvoeringsagenda.

Reactie 6

Binnengekomen 26 maart 2025

De wegen in en om Diemen zijn nu prima zoals ze zijn. 30 km invoeren is geen toegevoegde waarde. Daarnaast is het zwaar vervuilend omdat je als auto er 2 keer zo lang over doet on en afstand te overbruggen en in zijn 1 maakt de auto teveel toeren waardoor er meer uitlaatgas ontstaat.

Antwoord vanuit de gemeente:
Met betrekking tot het invoeren van 30 km/u willen wij u graag verwijzen naar ons antwoord op Reactie 2.

In zijn algemeenheid geldt dat rustig/langzamer rijden beter is voor het milieu. Er wordt dan minder brandstof verbruikt en er vindt minder uitstoot plaats. Daarnaast heeft het een positieve invloed op de verkeersveiligheid en de geluidbelasting.

Reactie 7

Binnengekomen 27 maart 2025

Ik ben blij dat ik mijn mening mag delen over o.a snelheid in onze gemeente: Ik ben voor Max. 30 KM

Sinds 7 jaar wonen wij in Diemen Centrum. De hoeveelheid verkeer is merkbaar toegenomen en 30km zou ons dorp veiliger maken.

Antwoord vanuit de gemeente:
Met betrekking tot het invoeren van 30 km/u willen wij u graag verwijzen naar ons antwoord op Reactie 2.

Reactie 8

Binnengekomen 27 maart 2025

Hartelijk dank voor de mogelijkheid om een reactie te geven in het kader van zaaknummer 2024-096323. Graag deel ik hierbij mijn zorgen en suggesties met betrekking tot de verkeerssituatie in de Arent Krijtstraat.

Sinds 2017 woon ik aan de Arent Krijtstraat. In de afgelopen jaren is de straat aanzienlijk drukker geworden. Enerzijds positief door de komst van diverse winkels en voorzieningen, anderzijds ook zorgwekkend door de toegenomen verkeersdrukte.

Ik ben dan ook een groot voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Daarnaast wil ik graag extra aandacht vragen voor de veiligheid op en rondom de zebrapaden. Op dit moment zie ik regelmatig dat automobilisten deze niet opmerken of negeren, wat leidt tot gevaarlijke situaties voor voetgangers.

Enkele concrete knelpunten die ik ervaar:

- Zebrapaden worden regelmatig genegeerd door automobilisten.
- Fietsen met (jonge) kinderen langs de straat voelt onveilig door de drukte en hoge snelheden (waardoor ze op de stoep moeten fietsen en wij ook).
- Door de combinatie van snelheid en verkeersdrukte is er weinig ruimte om te anticiperen op onverwachte situaties.

Wat mij betreft verdient de Arent Krijtstraat een transformatie naar een levendige en veilige dorpsstraat, passend bij het karakter van Diemen. Een straat die niet alleen functioneert als doorgangsroute, maar waar ruimte is voor ontmoeting, lokale ondernemers en kleinschalige initiatieven die in het winkelcentrum vanwege hoge huren geen plek meer vinden. Deze bedrijven zorgen ook voor sociale controle in de straat en ontstaat er een veilige sfeer.

Nogmaals dank voor de inspraakmogelijkheid. Ik zie uit naar de verdere uitwerking van de plannen en hoop dat deze bijdragen aan een veiligere en aantrekkelijkere leefomgeving.

Antwoord vanuit de gemeente:
Met betrekking tot het invoeren van 30 km/u willen wij u graag verwijzen naar ons antwoord op Reactie 2. Hierbij willen wij benadrukken dat wij momenteel onderzoeken of op Arent Krijtsstraat- Wilhelminaplantsoen-Prinses Beatrixlaan- Prins Bernhardlaan ook 30 km/u kan worden ingevoerd. De door u genoemde knelpunten komen aan de orde in het genoemde onderzoek. Het nieuwe ontwerp voor deze straten zal ook in de inspraak worden gebracht zodat iedereen hier kennis van kan nemen en ook hierop kan reageren.

Reactie 9

Binnengekomen 28 maart 2025

Ik heb begrepen dat je via deze weg je mening kan geven over de mobiliteitsvisie (zaaknr 2024-096323).

Op 1 punt reageer ik graag: het doortrekken van lijn 19.
Ik woon zelf op ongeveer 2/3 van de Sniep vanaf de tram en ervaar dit niet als ver. Het is 5 minuten lopen. Helemaal aan het eind is misschien 7 of max 10 als je echt langzaam loopt.
Ik heb op plekken gewoon waar je verder moest lopen voor ov.

Daartegenover komt dan dat de tram elke zoveel minuten langs komt denderen, ik ruil het ontbreken daarvan niet graag in voor een paar minuten minder lopen.

Overigens is de tram voor veel mensen hier (behalve pantar, maar die zit best vooraan) niet de dagelijkse vervoermethode: dat is de fiets naar werk of school in Amsterdam of de auto voor diegenen die verder werken. Wie met de trein moet neemt bus 66 en lopen daarheen is sneller dan eerst op een tram wachten. (En ook maar 5 minuten van midden Sniep).

Vwb bereikbaarheid van het Diemerbos: daar is het al druk zat, dus voor de huidige gebruikers én voor de natuur daar lijkt het me geen aanwinst dat nog meer mensen vanuit Amsterdam daarheen gaan met de tram.

Een aanwinst daarentegen lijkt inderdaad een fiets/voetverbinding richting Diemen Zuid zoals aangekondigd, alsook het invoeren van 30km/uur op de wegen. Mag op alle straten, iedereen die wel eens in Amsterdam rijdt zal eraan gewend zijn...

Antwoord vanuit de gemeente:
Wij gaan onderzoek verrichten naar de kansrijkheid en inpassingsmogelijkheden voor het doortrekken van tramlijn 19 naar de Provincialeweg, en later eventueel verder door naar Amsterdam Zuidoost. Niet ieder persoon is even goed ter been. Bij het kiezen van wel of geen gebruik te maken van het openbaar vervoer speelt de loopafstand naar een halte een belangrijke rol. In het genoemde onderzoek wordt dit dan ook meegenomen. Verder hebben wij niet de verwachting dat het doortrekken van tramlijn 19 zal leiden tot een veel hoger bezoek van het Diemerbos vanuit Diemen en Amsterdam, maar het zou hier wel een bijdrage aan kunnen leveren.

In de Ontwerp Mobiliteitsvisie wordt aangegeven dat verkeersveiligheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers een eerste behoefte is. In hoofdstuk 6 van de Ontwerp Mobiliteitsvisie “Doorkijk naar de uitvoeringsagenda” is opgenomen het verbeteren van fiets- en looproutes. Hieronder valt ook het eventueel toevoegen van ontbrekende fiets- en voetgangersverbindingen.

Met betrekking tot het invoeren van 30 km/u willen wij u graag verwijzen naar ons antwoord op Reactie 2.

Wij nemen uw reactie mee bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 6 van de Mobiliteitsvisie wordt hiervoor een eerste doorkijk gegeven.

Reactie 10

Binnengekomen 8 april 2025

Geachte heer/mevrouw,

Via deze weg wil ik mijn zorgen uiten over het voornemen om in de gehele gemeente Diemen een maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren.

Hoewel ik begrijp dat verkeersveiligheid een belangrijk thema is, vraag ik mij af of het invoeren van een algemene 30 km/u zone het juiste middel is om dit doel te bereiken. Op veel plekken in Diemen zijn reeds 30 km/u zones ingesteld, bijvoorbeeld rondom scholen, woonwijken en drukke fietsroutes. Deze zones zijn duidelijk aangegeven en logisch gekozen. Helaas ontbreekt het vaak aan voldoende handhaving, waardoor het beoogde effect niet altijd wordt gerealiseerd.

In plaats van het verkeer overal te vertragen, zou het volgens mij effectiever zijn om meer en gerichtere handhaving toe te passen op de bestaande snelheidslimieten. Hierdoor worden hardrijders aangepakt, zonder dat het overgrote deel van de weggebruikers, die zich netjes aan de regels houdt, onnodig wordt afgeremd. Daarnaast kan het verlagen van de snelheid op hoofdwegen leiden tot frustratie, sluipverkeer in woonwijken en verminderde bereikbaarheid.

Ik zou u dan ook willen verzoeken om het plan tot invoering van een algehele 30 km/u zone te heroverwegen en in plaats daarvan in te zetten op handhaving en waar nodig gerichte aanpassingen per straat of wijk.

Antwoord vanuit de gemeente:
Met betrekking tot het invoeren van 30 km/u willen wij u graag verwijzen naar ons antwoord op Reactie 2.

Wij realiseren ons dat naast de inrichting van wegen en verlagen van de maximum snelheid ook handhaving een belangrijk aspect is om verkeersveiligheid daadwerkelijk te waarborgen. Hierover voeren wij dan ook regelmatig overleg met de politie en de Vervoerregio Amsterdam om dit bewerkstelligen. Het plaatsen van mobiele flitspalen wordt dan ook als mogelijkheid besproken.

Verwerking reacties

Alle reacties van de inwoners leiden op zichzelf niet tot wijzigingen in de Mobiliteitsvisie Diemen 2040. De meeste reacties worden wel meegenomen bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda.