

Reactieverslag vragen en opmerkingen voorlopig ontwerp Scheepskwartier

Inleiding

Door verzakkingen in de openbare buitenruimte is de buurt Scheepskwartier in Diemen Noord toe aan groot onderhoud. Denk aan zaken als het ophogen van de straat en vervangen van de riolering. Dit biedt ook kansen om de buurt op te knappen door met bewoners te kijken naar wat er anders of beter kan. Daarom heeft de gemeente met een vragenlijst inwoners van Scheepskwartier gevraagd naar hun mening. De reacties op de vragenlijst zijn gebruikt voor het opstellen van de eerste schetsen. We hebben deze schetsen voorgelegd aan de bewoners die in de vragenlijst hadden aangegeven verder te willen meedenken. Dit hebben we gedaan met een nieuwe vragenlijst. Een aantal van deze bewoners heeft in februari 2021 ook deelgenomen aan een digitale interactieve sessie over de schetsen. Dit hebben we allemaal gebruikt voor het maken van het schetsontwerp, dat weer met alle bewoners is gedeeld, en waar veel bewoners op hebben gereageerd. Daarnaast is er door bewoners die dit wilden per mail nagedacht over de invulling van de speelplekken in de buurt. De reacties en input voor de speelplekken zijn door de ontwerpers weer gebruikt om het voorlopig ontwerp op te stellen. Het voorlopig ontwerp is tijdens een digitale bijeenkomst gepresenteerd aan de bewoners en gedeeld op de website, met daarbij de mogelijkheid om een reactie te geven op het voorlopig ontwerp.

In dit verslag zijn alle reacties die we kregen op het voorlopig ontwerp verwerkt en gaan we in op deze reacties. Wij willen iedereen bedanken voor hun betrokkenheid en bijdragen. Wij zijn tevreden over het aantal reacties. Voor de leesbaarheid van dit verslag hebben we de reacties gesorteerd op onderwerp. Reacties waarin meerdere onderwerpen voorkomen, zijn daarom soms opgeknipt. Positieve reacties op de plannen en waardeoordelen waar we inhoudelijk niet op kunnen reageren, komen in dit verslag niet terug maar nemen we uiteraard wel mee in de overwegingen bij het opstellen van de ontwerpen.

We hebben geprobeerd zoveel mogelijk gehoor te geven aan de reacties. Wat er met de reacties is gedaan, staat achter iedere reactie aangegeven.

Reacties over groenvoorzieningen

Nr.	Reactie bewoner	Reactie gemeente
1.1	De bewoners van de benedenwoningen van de appartementen in Tjalk waarvan de tuin grenst aan het voetpad ter hoogte van Schouw, hebben hun tuin veelal begrensd missels een hoge schutting. Als je over het voetpad richting Gruttoplein loopt, dan loop je langs een hoge schuttingwand wat erg lelijk is. Kan er niet voor worden gekozen om daar een strook groen langs te maken, zoals ook het geval is bij de benedenwoningen van de appartementen in Kolgans? Dan krijg je als het ware deze volgorde: gevel, tuin, schutting, strook groen, voetpad, strook groen, fietspad. Dit maakt alles groener en mooier.	Aan de schuttingen kunnen we niets veranderen. Er is te weinig ruimte voor het aanbrengen van een groenstrook en een voetpad met de juiste breedte. Daarom hebben we het ontwerp op deze plek niet kunnen aanpassen.
1.2	Ik wil met klem reageren op het voorstel voor de inrichting van de straten Boeier/Galjoen etc. In het voorstel staan grote bomen in de groenstrook naast de hoekhuizen (Fregat) getekend. Wij wonen in een van deze hoekhuizen en wij willen geen grote bomen naast onze woning die zonlicht en daglicht wegnemen uit de woning en de tuin. Kleine sierbomen zijn prima! Graag uw reactie hierop.	We hebben dit deels aangepast in het ontwerp. Er zijn nu in plaats van bomen ook meerstammige heesters geplaatst. Deze struiken worden minder groot en geven ook een mooi groen beeld. In het boekje over de invulling van de bomen en het groen, dat is terug te vinden op de website (p.5), staat aangegeven welk soort bomen en struiken er worden geplant.
1.3	Ja. De plek waar het fietspad en de Klipperweg elkaar kruisen wordt niet doordacht in relatie tot de brug en de overkant van het water (Distelvlinderweg). Dit punt is een plek waar je een poldergevoel kan creëren. Als vroege entree naar de Diempolder. Veel mensen fietsen/lopen hierlangs om alvast het gevoel te hebben dat ze de polder naderen. Misschien dit punt eens over het fietspad vanuit de Distelvlinderweg naderen om de kansen te ontdekken? Er zou meer groen kunnen worden toegevoegd in het ontwerp. Het komt nu over alsof er vrij veel steen komt te liggen. (Overigens wel heel goed dat de Klipperweg bij de oversteek met het fietspad versmald wordt. Mensen lijken hier nu soms juist extra gas te geven).	Op deze plek hebben we inderdaad meer groen toegevoegd, en is er nu een laan van bomen ingetekend. Bij de soortkeuze is rekening gehouden met de soorten die langs het fietspad worden aangelegd. Dit fietspad is namelijk een hoofdroute die door heel Diemen Noord loopt, wat mooi benadrukt kan worden door langs de hele lijn dezelfde soorten te kiezen. Hierdoor is de uitstraling wel anders dan bij de landschappelijke rand rondom de wijk. Langs het water dat tussen de twee buurten in ligt, is gekozen voor meer openheid en soorten die al doen denken aan de Diempolder. Langs deze strook zijn aan de zijde van de Vlindertuin meer bomen ingetekend.
1.4	Niet alleen kijken naar de herinrichting maar OOK de verduurzaming in ogenschouw	Alle bomen in de buurt zijn onderzocht en beoordeeld door een extern bureau dat in dit

	nemen die indirect met de heinrichting te maken hebben. Zo zie ik in de straat Tjalk dat de bestaande bomen blijven omdat ze gezond zijn, maar inmiddels zo groot en hoog zijn dat ze in een relatief smalle straat veel bladeren verliezen die blijven liggen waardoor stoep bedekt is en dus glad, veel rommel op geparkeerde autos ligt. En in kader van de verduurzaming van woonhuizen het effect van zonnepanelen teniet wordt gedaan. Derhalve verzoek de bestaande grote / hoge bomen te herplaatsen naar locaties waar ze beter tot hun recht komen en vervangen door nieuwe jonge aanplant. Ofwel herinrichting obv een meer holistische aanpak ipv alleen de herinrichting van de straat. Eea past ook beter icm de nieuwe bomen die toch al geplaatst worden en maak daarnaast straatbeeld meer overzichtelijker. Ik heb fotos gemaakt ter verduidelijking alsook dat zonnepanelen reeds nu in de schaduw van de te hoge bomen liggen.	onderwerp is gespecialiseerd. Dit onderzoek heet een Boom Effect Analyse (Bea). In de Boom Effect Analyse is beoordeeld welke bomen kunnen blijven staan, welke bomen verplant kunnen worden en welke bomen verwijderd moeten worden omdat ze bijvoorbeeld aan het eind van hun levensduur zijn of de ophoging niet overleven. Deze Bea heeft aangetoond dat de bomen in de straat Tjalk gezond zijn en een ophoging goed aankunnen. Gezonde bomen willen we zoveel mogelijk behouden, omdat ze erg belangrijk zijn voor de biodiversiteit, en ook bijdragen aan het tegengaan van hittestress. Een bestaande boom zal in de regel niet worden gekapt/gesnoeid of verplaatst uitsluitend ten gunste van een zonnepaneel.
1.5	Het kan altijd nog groener, bijvoorbeeld met veel 'grasstenen'. Wat de invulling van het groen betreft, het is nog niet duidelijk of de huidige bomen zullen blijven. Groenblijvende naaldbomen in de wijk zou ook een aangename toevoeging zijn.	In het ontwerp is geprobeerd om maximaal te vergroenen. Waar mogelijk passen we grasstenen toe. We moeten echter ook oog hebben voor de nadelen er van, zoals minder goede toegankelijkheid voor minder validen. Bij parkeervakken die veel gebruikt worden groeit het gras niet. In het ontwerp is terug te zien welke bomen er behouden blijven. Naaldbomen zijn geen onderdeel van het plan omdat de grondslag en grondwaterstand niet aansluiten bij wat dit type boom nodig heeft.
1.6	Rekening houden bij de nieuwe beplanting dat er geen bomen met kleine bladeren komen. Op Kogge geeft dit veel overlast en troep op straat.	We houden bij het kiezen van soorten beplanting en bomen zo veel mogelijk rekening met het voorkomen van overlast.
1.7	1. Wij zien in de plannen dat langs de Botterweg bomen komen aan de oneven zijde. Hier zijn wij op tegen. Zoals wij in eerdere reacties al hebben aangegeven, hinderen bomen op den duur de opbrengst van zonnepanelen, die in het noordelijke	De gemeente hecht grote waarde aan het verduurzamen van de energievoorziening. Tegelijkertijd wordt er grote waarde toegekend aan de groen- en bomenstructuur binnen de gemeente.

	oneven deel van de Botterweg veel voorkomen aan de voorkant van de daken. In de huidige situatie staan de bomen aan de even zijde, waar zij geen schaduw hinder veroorzaken voor de zonnepanelen.	Door de beperkte grootte van de bomen verwachten we dat ze niet veel hinder gaan vormen voor de zonnepanelen. Ook zit er veel afstand tussen de bomen, waardoor er voldoende lichtinval is op de daken van de woningen.
1.8	2. Een extra bezwaar tegen bomen aan de oneven zijde geldt voor onze satellietshotel op de carport van huisnummer [...]. Als journalist ben ik afhankelijk van schotelontvangst voor diverse wetenschappelijke en culturele zenders die niet via het kabelnet worden doorgegeven. Opgroeiende bomen verhinderen de vrije ontvangst.	De gemeente hecht grote waarde aan de groen- en bomenstructuur binnen de gemeente. Door de beperkte grootte van de bomen verwachten we dat ze geen hinder gaan vormen voor de satelliet. Ook zit er veel afstand tussen de bomen, waardoor er alsnog veel ruimte is voor satellietontvangst.
1.9	3. Wat betreft onze eerdere bezwaren tegen deze bomen, valt het op dat onze reacties nergens zijn opgenomen in de verder uitvoerige overzichten van binnengekomen reacties. Graag vernemen wij hoe dit heeft kunnen gebeuren. Met vriendelijke groet, [naam bekend bij gemeente]	In vorige reactieverslagen zijn reacties die veel op elkaar leken met elkaar gebundeld. Hierdoor kan het erop lijken dat bepaalde reacties niet zijn beantwoord.
1.10	Wordt er bij de bomen en struiken rekening gehouden met beplanting die geen allergische reacties bij bewoners opwekken?	Bij de invulling en soortkeuze van beplanting is rekening gehouden met verschillende aspecten en dus ook met overlast zoals hooikoorts. We kunnen echter niet elke soort uitsluiten, die mogelijk een allergische reactie zou kunnen opwekken. Dat zijn zoveel soorten dat er nauwelijks meer een keuze overblijft.
1.11	Hoe gaan jullie om met het stukje groen naast Klipperweg [....] (aan het Galjoen) dat wij al jaren met veel plezier onderhouden? We hebben zelf al heel wat struiken geplant die we willen laten staan, dat kan ook omdat we zelf ook al hebben opgehoogd de afgelopen jaren op dit stukje. Alle andere begroeiing gaat eruit en wordt vervangen in overleg met ons neem ik aan?	Hier zijn nu 3 nieuwe heesters en een boom ingetekend. We gaan hier nog met u over in gesprek om ervoor te zorgen dat de wensen op elkaar kunnen worden afgestemd.
1.12	Ruimte voor moestuinen, oplaadpalen elektrische auto. Het is ons niet helemaal duidelijk of de bomen verhoogd geplaatst gaan worden, zodat ze langer mee kunnen?	Nieuwe bomen worden daar waar het kan hoger aangelegd ten opzichte van de nieuwe maaiveldhoogte. Daardoor kunnen ze een volgende ophoging mee. Het plaatsen van nieuwe laadpalen maakt geen onderdeel uit van dit project. In het

		ontwerp zijn alleen bestaande laadpalen opgenomen. Bewoners kunnen bij de gemeente zelf een aanvraag doen voor een extra laadpaal.
1.13	nog meer groen	In het ontwerp is geprobeerd om maximaal te vergroenen.

Reacties over parkeren en verkeer

	Reactie bewoner	Reactie gemeente
2.1	Straten graag breed genoeg houden om bijvoorbeeld stilstaande bestelbusjes te kunnen passeren	Op dit moment wordt er in veel straten aan een zijde van de weg geparkeerd in parkeervakken, en aan de andere zijde parkeren auto's op de weg langs de stoep. In de nieuwe situatie gaan we aan beide zijden van de weg parkeervakken toepassen. Hierdoor kunnen auto's niet meer op de weg langs de stoep parkeren maar parkeren ze in de daar voor aangewezen parkeervakken. De rijbaan wordt daardoor smaller. We doen dit omdat op smallere wegen minder hard gereden wordt zodat er minder drempels aangebracht hoeven te worden. De rijbaan blijft echter breed genoeg om tegenliggers en dus ook busjes te passeren.
2.2	In het voorlopig ontwerp wordt er helemaal geen rekening gehouden met het feit dat er ook grote vrachtwagens door de Botterweg rijden om de Jumbo te bevoorraden. Deze vrachtwagens hebben al grote moeite met de bocht en tegemoet rijdend verkeer. Vaak moet de automobilist achteruit rijden zodat de vrachtwagen alsnog door kan rijden. Dan wordt er fervent getoeterd. Dan zie ik ook dat de auto heel dicht tegen een geparkeerde auto gaat rijden om de vrachtwagen voorbij te laten rijden. Mijn man en ik hebben meerdere keren te maken gehad met autoschade zoals kapotte autospiegel, schade aan de portier, etc Zullen deze vrachtwagens verboden worden om de Botterweg in te rijden als de wegen smaller worden? Nee, want de Jumbo moet bevoorrad worden. De Vlinderbuurt heeft geen Jumbo en daar rijden er geen grote vrachtwagens en ook geen stadsbussen! Dus de situatie van de Vlinderbuurt overnemen en	In de nieuwe situatie wordt de Botterweg 5,50 m breed, dat is ongeveer een meter smaller dan nu. De reden daarvan is dat op smallere wegen over het algemeen minder hard gereden wordt, zodat er minder verkeersdrempels nodig zijn. Een personenauto is maximaal 1,80 m breed en een vrachtwagen 2,50 m. Bij de toekomstige wegbreedte van 5,50 m kunnen personenauto's een tegemoetkomende vrachtwagen nog steeds passeren, zij het met aangepaste snelheid. In de bocht is dat uiteraard niet mogelijk, zoals dat nu ook al niet mogelijk is.

	toepassen op het Scheepskwartier lijkt theoretisch te kloppen maar zal in de praktijk ten koste gaan van de verkeersveiligheid en rijplezier in de buurt.	De inrichting in het ontwerp voldoet aan de richtlijnen en is veilig bevonden door de verkeerscommissie (waarin naast verkeerskundigen ook de nood- en hulpdiensten zitting hebben). Het is vervelend dat u een aantal keer schade heeft ondervonden. Er is ten behoeve van het nieuwe ontwerp echter een afweging gemaakt tussen doorstroming, verkeersveiligheid, parkeerruimte en groen. Wij staan nog steeds achter het resultaat daarvan. Vergelijkbare wegen in de Vlindertuin worden 5,00 m breed.
2.3	Het is niet duidelijk waarom de Klipperweg smaller is geworden dan de Botterweg. Daar wordt ook geen antwoord op gegeven op de eerdere reacties. Er wordt om de hete brij heen gedraaid. Kunnen auto's elkaar nog passeren in de belangrijke Klipperweg. Dit is een grote verkeersader, en als je uit Diemen Noord wil rijden is het niet mogelijk om op elkaar te wachten in een te smalle straat. Dat geeft ergernis. Het is onzin om snelheidsdrempels aan te leggen. Hoeveel mensen hebben over snelheid geklaagd. Is het niet zo dat de over grote meerderheid tegen drempels is in de wijk?	De route voor vrachtverkeer naar het winkelcentrum loopt via de Botterweg en de Tureluurweg. Vrachtverkeer dat langs de ene weg binnen komt, rijdt veelal via de andere weg weer terug. Daarom is de Botterweg een halve meter breder ontworpen dan de Klipperweg. Een personenauto is maximaal 1,80 m breed en een vrachtwagen 2,50 m. Bij de toekomstige wegbreedte van 5,00 m kunnen personenauto's een tegemoetkomende vrachtwagen nog steeds passeren, zij het met aangepaste snelheid. Er wordt veel geklaagd over hoge snelheden waarmee kennelijk gereden wordt. Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen doen we weloverwogen en in overleg met de specialisten, waaronder de verkeerscommissie. We hebben op strategische plekken verkeersdrempels opgenomen in het ontwerp. Hiermee wordt hardrijden tegengegaan.
2.4	Voor het appartementencomplex Fregat ter hoogte van Botterweg is geen goede uitstapplaats voor taxi's en hulpdiensten zoals ambulances en politieauto's en bezorgdiensten. Dat geldt ook verhuishagens	De knik in de Fregat is in het definitief ontwerp verruimd. Hierdoor is meer ruimte om te stoppen op de rijbaan.

	e.d. Auto's moeten nu over stoeprand rijden en eigenlijk op een niet toegestane plaats mensen ophalen of laten uitstappen. Omdat ze dat natuurlijk altijd toch moeten doen wordt het hele trottoir geblokkeerd en kunnen voetgangers er niet meer langs.	
2.5	De overgang van botterweg naar fregat is niet overzichtelijk.	De stedenbouwkundige structuur brengt met zich mee dat het zicht op tegemoetkomend verkeer beperkt is. Daaraan is echter niets te doen.
2.6	1.De hoek Klipperweg - Fregat heeft een ongelukkige vorm. Loopt de Fregat hier rechtdoor of is dit een afslag naar rechts? De T-splitsing is niet alleen vreemd van vorm, maar ook onoverzichtelijk en nauw (smal) en geeft veel bijna-ongelukken als je uit de Klipperweg naar rechts gaat. Omdat ook de grote stadsbussen van de Fregat gebruik maken, is de hele doorgang lastig en voor onervaren bestuurders zelfs stressvol. Een minirotonde lijkt mij de juiste oplossing. Ik zie ook geen alternatief in de laatste plannen.	De Fregat / Klipperweg is een gelijkwaardige kruising waar verkeer van rechts altijd voorrang heeft. De knik in de Fregat ter hoogte van de Botterweg is in het definitief ontwerp verruimd. Een minirotonde is hier echter niet wenselijk, omdat die zeer veel ruimte inneemt, niet busvriendelijk is en de verkeersveiligheid niet wezenlijk verbetert.
2.7	2.In het gedeelte van Klipperweg komende van de Schepenlaan en in de 90 gradenbocht midden in de Klipperweg is het erg smal en kunnen auto's elkaar niet passeren. Tijdsverlies, onnodig afremmen en optrekken met geluidsoverlast en overbodige emissies tot gevolg. Oplossing zit niet in de laatste plannen.	De bochten in het ontwerp voldoen aan de richtlijnen. De nieuwe weginrichting (die optisch smaller is en meer drempels heeft) zorgt voor een lagere gemiddelde snelheid. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.
2.8	3.Een rotonde i.p.v. de T-kruising Schepenweg-Diempolderweg zou de verkeersveiligheid verhogen, de doorstroming bevorderen en de luchtkwaliteit verbeteren.	Op de bedoelde kruising zijn geen acute problemen met de verkeersveiligheid. Daarnaast is de Diempolderweg geen onderdeel van het project.
2.9	Jammer dat parkeren op sommige plekken het wint van meer groen	Zowel parkeren als groen zijn belangrijk. Het totale aantal parkeerplaatsen in de wijk wijzigt niet. Bij het ontwerpen is gekeken hoe met dat uitgangspunt toch zoveel mogelijk uitbreiding aan het groen gegeven kan worden.
2.10	Hetzelfde aantal parkeerplaatsen houden op dezelfde manier	In de toekomstige situatie blijft het aantal parkeerplekken gelijk aan het huidige aantal. Wel wordt de indeling op een aantal plaatsen aangepast (bijvoorbeeld van haaksparkeren naar langsparkeren), om zo meer ruimte te creëren voor andere ambities.
2.11	De wijk Diemen Noord heeft te maken met een toenemende druk qua parkeerplaatsen,	In de toekomstige situatie blijft het aantal parkeerplekken gelijk aan het huidige aantal.

	Het scheepkwartier, met name rond de Klipperweg en Schoener, ondervindt de verstrekkende en nadelige gevolgen van de recent gebouwde huizen waarbij parkeervoorzieningen ernstig tekort schieten. Door de slechte bereikbaarheid qua openbaar vervoer en grotere afstanden naar school & werk zijn vele bewoners aangewezen op gebruik van een auto. Parkeren van een auto is daarbij van essentieel belang. Het reduceren van het aantal parkeerplaatsen per huishouden door de recente nieuwbouw heeft geleid tot een grote druk op parkeerplaatsen, hetgeen ertoe leidt dat tijdens de avond er nooit parkeerplaatsen zijn en de situatie overkomsten vertoont met Amsterdam Centrum. Gemeente Diemen is op de hoogte van dit probleem en heeft getracht dit te verminderen door inritten te plaatsen bij diverse woningen, echter is 90% van deze inritten onbruikbaar door een blokkade van een hek, begroeiing e.d. Ik heb het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp geteld en kom tot de conclusie dat er wederom een reductie plaatsvindt, hetgeen dus per definitie gaat leiden tot nog meer problematiek en afbreuk doet het aan de kwaliteit van de wijk. Ik kan begrijpen dat parkeerplaatsen niet eenvoudig te creëren zijn, echter kan er wel veel worden bereikt door bijvoorbeeld schuine insteekhavens te maken etc. Het is jammer dat er op geen enkele rekening wordt gehouden met deze ongemakken en dat reeds bekende informatie als zijnde niet van belang wordt beschouwd, dan wel niet wordt gebruikt. Het lijkt mij voor de hand liggend om met een nieuw ontwerp zoveel mogelijk leefbaarheid te bereiken in combinatie met een duidelijke erkenning van de realiteit. Helaas heeft het ontwerp geen raakvlakken met de realiteit en wordt er wederom afbreuk gedaan aan de situatie, hetgeen een gemiste kans betekent alsmede meer irritatie, frustratie en onbegrip zal opleveren.	We voegen geen parkeerplaatsen toe, omdat dit ten koste gaat van de ambitie om de buurt te vergroenen. Diemen noord is ontwikkeld met een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning. De recente nieuwbouw is gerealiseerd met een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woning.
2.12	[ik mis] Parkeerplaatsen, welke nu worden gereduceerd in het voorlopige plan. Het zou meer van logisch zijn dit probleem op te	In de toekomstige situatie blijft het aantal parkeerplekken gelijk aan het huidige aantal. We voegen geen parkeerplekken toe, omdat

	lossen gezien de vele perikelen hieromtrent in de wijk.	dit ten koste gaat van de ambitie om de buurt te vergroenen.
2.13	twijfel over hoeveelheid parkeervoorzieningen? een daling van het aantal parkeerplekken kan echt niet, de parkeerdruk in alle straten is nu al regelmatig groot.	In de toekomstige situatie blijft het aantal parkeerplekken gelijk aan het huidige aantal. We voegen geen parkeerplekken toe, omdat dit ten koste gaat van de ambitie om de buurt te vergroenen.
2.14	meer parkeerplaatsen	In de toekomstige situatie blijft het aantal parkeerplekken gelijk aan het huidige aantal. We voegen geen parkeerplekken toe, omdat dit ten koste gaat van de ambitie om de buurt te vergroenen.
2.15	Slecht, wat de scheepskwartier betreft. Een stuk minder en onhandige parkeerplaatsen. Terwijl het nu al steeds vol staat.	In de toekomstige situatie blijft het aantal parkeerplekken gelijk aan het huidige aantal. We voegen geen parkeerplekken toe, omdat dit ten koste gaat van de ambitie om de buurt te vergroenen.
2.16	Ik mis een oplossing voor het voorkomen van vernieling van het groen doordat fietsers, bromfietzers en scooters regelrecht van de Tureluurweg (naast Fregat 3-107) dwars door het groen een weg hebben gebaad naar de oprit naar het Amsterdam Rijnkanaal	In het definitief ontwerp is een extra pad toegevoegd om dit te voorkomen.
2.17	Het gaat om de halfverharde parkeerplaatsen aan de waterkant van de botterweg/klipperweg. Kan aan de graskant een kleine verharde strook geplaatst worden? Momenteel moet je hier namelijk in en uitstappen in het gras en zeker als het geregend heeft is dit erg zompig. Tevens is er momenteel bij deze plaatsen een aantal lantaarnpalen ongelukkig geplaatst waardoor je daar de portier niet kan openen.	Vanuit ruimtelijk en ecologisch oogpunt willen we het aanwezige groen niet verder verharderen. We begrijpen dat dit bij nat weer ongemakkelijk is. Er van uit gaande dat bewoners bij voorkeur aan de kant van de woningen parkeren vinden we dit echter wel acceptabel. Het merendeel van de lantaarnpalen wordt in de toekomstige situatie aan de kant van de huizen geplaatst. De twee lantaarnpalen die wel aan deze kant van de weg liggen, worden zo gepositioneerd dat er geen conflict is met openslaande portieren.
2.18	4.Ik snap werkelijk niet hoe de snelheidsremmende maatregelen in de doelstelling is gekomen. Ik ken geen buurtbewoners die hierover klagen of last hebben. Er wordt in de buurt in het algemeen heel netjes gereden, dus al die nieuwe maatregelen zijn onnodig. Gelukkig zag ik dat er wel een kleine wijziging in de plaats van een drempel is doorgevoerd – dat is een kleine verbetering.	Tijdens het participatieproces hebben verschillende buurtbewoners hun zorgen geuit over te hard rijden. Die zorgen vormen mede de basis van de maatregelen die in het ontwerp zijn opgenomen.

2.19	Verder snap ik de toevoeging van een snelheidsdrempel ter hoogte van nr [...] op de Klipperweg niet. In dit deel wordt over het algemeen niet te hard gereden omdat de zijstraat van de Galjoen zich er vlak voor bevindt. En ook omdat de andere kant op richting de Fregat beide bochten vrij onoverzichtelijk zijn, dus er voorzichtig gereden moet worden (en uiteraard de bestaande snelheidsdrempel ook al in overweging wordt genomen).	Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen doen we weloverwogen en in overleg met de specialisten, waaronder de verkeerscommissie. We hebben op strategische plekken verkeersdrempels opgenomen in het ontwerp. Hiermee wordt hardrijden tegengegaan. Verkeer uit de Galjoen moet voorrang verlenen aan verkeer op de Klipperweg. Deze kruising werkt daardoor onvoldoende snelheidsremmend. De afstand tot de gelijkwaardige kruising met de Fregat is te groot om op deze locatie de maximumsnelheid van 30 km/u af te dwingen. Daarom is hier een drempel noodzakelijk.
2.20	misschien meer snelheidsbeperkende maatregelen	Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen doen we weloverwogen en in overleg met de specialisten, waaronder de verkeerscommissie. We hebben op strategische plekken verkeersdrempels opgenomen in het ontwerp. Hiermee wordt hardrijden tegengegaan. De inrichting voldoet hiermee aan de richtlijnen voor 30 km/u-zones en is veilig bevonden door de verkeerscommissie.
2.21	Ik snap niet waarom er maar 1 snelheidsbeperkende maatregel op de Fregat is genomen. Als er een plek is waar onoverzichtelijk veel te hard wordt gereden, dan is het op de Fregat. Vooral de bocht bij de Klipperweg is flauw en enorm onoverzichtelijk. En moet nodig een snelheidsbeperkende maatregel hebben.	Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen doen we weloverwogen en in overleg met de specialisten, waaronder de verkeerscommissie. We hebben op strategische plekken verkeersdrempels opgenomen in het ontwerp. Hiermee wordt hardrijden tegengegaan. De knik in de bochten en de optische versmalling van de Fregat hebben een snelheidsremmende werking. Toepassing van meer drempels is hier niet wenselijk in verband met het feit dat dit een busroute is. De inrichting voldoet aan de richtlijnen voor 30 km/u-zones en is veilig bevonden door de verkeerscommissie.
2.22	Ik ben zeer content met de voorgestelde inrichting. Erg blij ben ik met de nieuwe inrichting met parkeerhavens i.p.v parkeervakken aan de Botterweg Westzijde en met de terugkeer van bomen en boomspiegels aan die kant. Om de maximumsnelheid van 30 km/u beter te handhaven zijn naar mijn	Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen doen we weloverwogen en in overleg met de specialisten, waaronder de verkeerscommissie. Normaal gesproken zouden de driesprongen in de Fregat/Hermelijnvliinder met de

	mening verbeteringen mogelijk. Als voorbeeld neem ik de situatie Fregat, driesprong Botterweg. Ik ervaar dagelijks dat gemotoriseerd verkeer deze hoek snel neemt, geregeld geen voorrang verleent aan verkeer van rechts en dan op de Botterweg de maximumsnelheid van 30 km/u overschrijdt. Ik heb twee modificatievoorstellen op het ontwerp gemaakt die ik graag aan dit formulier zou willen toevoegen. Helaas blijkt dit niet mogelijk. Ik verzoek u daarom contact met mij op te nemen. [contactgegevens bekend bij gemeente]	Botterweg, Klipperweg enz. logische plekken zijn om plateaus aan te leggen. Vanwege de bus is er echter voor gekozen om zo min mogelijk drempels/plateaus aan leggen, waarbij de wat langere drempels in de rechtstanden de voorkeur gekregen hebben.
2.23	Meer drempels op de botterweg zuid. De snelheden die soms worden gereden is onacceptabel. Vooral op de hoeken waar kinderen naar school gaan...het is al een dode hoek...hier moet echt wat komen.	Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen doen we weloverwogen en in overleg met de specialisten, waaronder de verkeerscommissie. We hebben op strategische plekken verkeersdrempels opgenomen in het ontwerp. Hiermee wordt hardrijden tegengegaan. De toevoeging van twee drempels en de optische versmalling van de weg zorgen voor voldoende snelheidsremmende werking. De inrichting voldoet hiermee aan de richtlijnen voor 30 km/u-zones en is veilig bevonden door de verkeerscommissie.
2.24	Oplaadpalen voor elektrische auto's mis ik of heb ik gemist..	Het plaatsen van nieuwe laadpalen maakt geen onderdeel uit van dit project. In het ontwerp zijn alleen bestaande laadpalen opgenomen. Bewoners kunnen bij de gemeente zelf een aanvraag doen voor een extra laadpaal.
2.25	Meer laadpunten voor elektrische auto's.	Het plaatsen van nieuwe laadpalen maakt geen onderdeel uit van dit project. In het ontwerp zijn alleen bestaande laadpalen opgenomen. Bewoners kunnen bij de gemeente zelf een aanvraag doen voor een extra laadpaal.
2.26	Ik mis de koppeling met elektrische auto's. In de toekomst komen er veel meer elektrische voertuigen. Mijns inziens is het belangrijk daar nu bij de herinrichting rekening mee te houden. Het laden van de voertuigen is een aandachts/ lastig punt. Het verhindert mij zo'n auto aan te schaffen. Ik stel voor, daar waar mogelijk, voortuinen te gebruiken als optionele parkeerplaats. Ik woon op de Klipperweg en zou graag mijn auto in de	Het plaatsen van nieuwe laadpalen maakt geen onderdeel uit van dit project. In het ontwerp zijn alleen bestaande laadpalen opgenomen. Bewoners kunnen zelf bij de gemeente een aanvraag doen voor een extra laadpaal. Parkeren in de voortuin is niet nodig om een elektrische auto te kunnen opladen en nemen we dus niet op in het ontwerp.

	voortuin parkeren haaks op het huis. Er zijn meerdere kleine straten die dit hebben. Alsdan ontstaat er meer ruimte op straat en de mogelijkheid elektrische voertuigen aan de eigen stroomvoorziening te koppelen.	
2.27	In uw videopresentatie heeft u het over 'grasstenen', naar ik aanneem zijn dit parkeerplekken en inritten half gras/half steen. Ik zie ze niet ingetekend. Onze auto staat voor onze garage op een oprit van de gemeentegrond. Graag zouden wij ook zowel de inrit als onze oprit met deze grasstenen ingericht zien.	De grasstenen worden toegepast aan de rand van de buurt, aan de overzijde van Botterweg 2 t/m 32 en Klipperweg 1 t/m 31. Dat doen we omdat we willen aansluiten bij de huidige groene inrichting op die plek. De inrit naar uw oprit maakt onderdeel uit van de stoep. We voeren deze niet uit in grasstenen omdat dit ten koste zou gaan van de toegankelijkheid voor minder validen. De oprit zelf voeren wij ook niet uit in grasstenen. Het gras tussen de stenen komt namelijk niet tot groei als er een groot deel van de tijd op geparkeerd wordt.
2.28	in de twee hoeken van de flat Tjalk staan nu fietsenrekken bij de voordeuren. Onder de rekken is het altijd een beetje een zootje met bladeren, mondkapjes en ander afval. Ook stallen mensen hun fiets geregeld tegen de boom die daar staat. Zouden de twee fietsenrekken, uit de twee hoeken, meer naar het algemene midden verplaatst kunnen worden (bijvoorbeeld bij de afvalcontainers in het midden van de parkeerplaats) , en dan ook de bestaande boom wat meer ruimte geven en wat groene struiken erbij plaatsen zodat de boom ook niet meer als fietsenparkeerplek kan worden gebruikt.	De omgeving voor de Tjalk wordt anders ingericht met meer mogelijkheden voor groen (bij een gelijk blijvend aantal parkeerplaatsen). In de nieuwe situatie komen de afvalcontainers tegen de rijweg van de Tjalk aan te staan. Het is de bedoeling om bij de ingangen fietsbeugels te plaatsen. De bestaande bomen worden vervangen door nieuwe.
2.29	[mist u iets?] Ja, waarom kunnen bewoners niet in hun eigen tuin parkeren? Door de verkoop van grond door de gemeente levert dat extra inkomsten op en bewoners op de Tjalk kunnen dan in hun eigen tuin parkeren.	Op de Tjalk zou hiervoor het voetpad verkocht moeten worden. Er liggen echter nutsleidingen onder het trottoir, zodat dit niet verkocht kan worden.
2.30	Zie dat de drempels deels verschoven worden, zouden daarbij bij de in/uitgang naar de achterliggende bergingen net als bij de ingang voor een parkeergarage een 'schuine' stoeprand (geen idee of ik goed omschreven heb) opdat je vanaf openbare weg zo het pad in kan.	De stoeprand wordt op verschillende plekken in de buurt verlaagd ten behoeve van de toegankelijkheid voor mindervaliden. De inrichting van de wijk en de straten leent zich er niet voor om vanaf de achterpaden de rijbaan op te fietsen.

Overige reacties

	Reactie bewoner	Reactie gemeente
3.1	Dit project gebeurt ook omdat alles verzakt in de openbare ruimte. Nu is het bekend dat onder de huizen en de schuurtjes de grond ook verzakt. Om over de tuinen zelf maar te zwijgen. Ik ben huurder. Volgens mij is dit een uitgelezen moment om de verzakking onder de huizen ook aan te pakken en de achter steegjes ook mooi te maken en op te hogen. Ik lees in uw informatie dat de eigenaren zelf verantwoordelijk zijn voor de grond onder de huizen en op de achterpaden. De achterpaden zijn toch openbaar terrein? Ik snap niet heel goed dat dat bij ons als huurder\eigenaar ligt. Heeft de gemeente überhaupt contact met alle huiseigenaren en dus ook Bouwinvest waarvan een heleboel mensen hun huis huren? Is het niet aan de gemeente en Bouwinvest om hier slim mee om te gaan en deze kans aanpakken om het zinkgaten probleem dat steeds vaker voorkomt op te lossen? Ik heb als huurder zelf al deze info doorgestuurd aan Bouwinvest. Echter nog geen nieuws. Maar het is ook aan de gemeente om met de juiste eigenaren dit te bespreken lijkt mij en niet om dit over te laten aan de huurders. Bouwinvest meldde mij dat ze niet op de hoogte waren. Best wel raar toch? Afgelopen zomer zakte de trap waar ik op stond om mijn ramen te lappen en halve meter de grond in. Brak bijna mijn benen. Ik wil dat graag voorkomen en een veilig gevoel hebben als ik op een ladder sta. Elke keer een zinkgat dat aan de gevel zit opvullen met zand is geen goede oplossing. We moeten de bron aanpakken en dat is onder de huizen alles ophogen.	De gemeente heeft overleg gehad met onder meer Bouwinvest die welwillend staat tegenover de werkzaamheden op eigen terrein. Te zijner tijd zult u hier via de verhuurder meer over horen.
3.2	Voor mij niet duidelijk of ook in de gangen achter de woningen, bijv. tussen tjalk en boeier ook werkende riolering komt, door ontbreken hiervan / geen putten wordt bestaande verzakking vergroot.	De achterpaden zijn net als de tuinen geen eigendom van de gemeente, dus de verantwoordelijkheid voor de waterafvoer ligt bij de eigenaren. Eventuele waterafvoer kan worden aangesloten op het gemeentelijke riool.

3.3	- De verlichting wordt vervangen door LEDs, blijft de kleur van de verlichting daarbij gelijk? Bijv. de Klipperweg t.o.v. het benzinestation heeft nu "geel/oranje" verlichting.	De ledverlichting krijgt in de hele buurt dezelfde witte kleur.
3.4	[ik mis] Misschien de straatverlichting	De straatverlichting is ingetekend in het definitief ontwerp. Er komt volledig nieuwe verlichting.
3.5	De plaatsing van Lantaarnpalen in het bovenste deel van de Klipperweg. Een aantal lantaarnpalen lijkt te zijn opgeschoven, en ik voorzie daar problemen in. Zo is een lantaarnpaal die tegenover de uitrit van de Galjoen staat nu pal voor de neus van nr 64, naast hun oprit geplaatst, terwijl het eerst boven het parkeervlak stond. Hier had niemand last van en nu gaat het een aantal slaapkamers inschijnen. Wat is daarvan de reden? Tussen deze en de volgende lantaarnpaal zitten 4 huizen, waarbij waarschijnlijk dankzij de toevoeging van groen, de lantaarnpaal van nr 70 ook pal naast de oprit is geplaatst. Deze zat eerst een aantal meter naar links. Tezamen met de drempel en de smalle straat voorzie ik hier problemen met het uitrijden. Er zitten vervolgens amper 2 huizen tussen, en daar staat alweer de volgende lantaarnpaal tussen nr 74 en 76. Waarom is er sprake van zo'n rare opvolging in het huidige ontwerp? Sommige delen van de straat lijken onderbelicht, en sommige delen gaan zo lijken op Radio City Music Hall. Wederom zitten er daarna weer maar 2 huizen tussen de volgende lantaarnpaal. Om daarna weer 4 huizen tussen de voorlaatste en de laatste lantaarnpaal in de straat te hebben. Ik snap het idee hiervan niet.	Er is een verlichtingsplan opgesteld voor de hele buurt. De technische mogelijkheden en inzichten zijn niet meer die van 30 jaar geleden, zodat er een andere verdeling uit de bus gekomen is. Bij de nieuwe verdeling is rekening gehouden met bestaande bomen en het kunnen open doen van het portier. In het VO waren veel lichtmasten op de oprit geplaatst. Inmiddels zijn deze verplaatst zodat ze naast de oprit staan. De lichtsterkte van de lampen die we gebruiken kan echter altijd achteraf nog worden bijgesteld als dat nodig blijkt. Ook zorgt deze nieuwe ledverlichting voor minder verstrooiing van het licht en kan de richting na plaatsing nog worden bijgesteld als dat nodig blijkt.
3.6	Omdat er meer bomen op straat komen, kan er dan nog extra gekeken worden naar andere straatverlichting, m.i. moeten er andere lantaarnpalen worden gebruikt en eventueel ook meer ivm de veiligheid.	Het is de bedoeling om in de herinrichting ook de gehele openbare verlichting te vervangen. Er is een verlichtingsplan opgesteld voor de hele buurt. Het advies uit dit plan nemen we over en bepaalt de soort lamp en de lichtsterkte. De lichtsterkte van de lampen

		die we gebruiken kan echter altijd achteraf nog worden bijgesteld als dat nodig blijkt.
3.7	Zie boven. Verder ziet het er goed uit! complimenten. Ik hoop dat er goed gelet wordt op een evenwichtige verdeling van straatverlichting. Sommige stukken zijn nu echt te donker en dat voelt onveilig.	Er is een verlichtingsplan opgesteld voor de hele buurt. Het advies uit dit plan nemen we over en bepaalt de soort lamp en de lichtsterkte. De lichtsterkte van de lampen die we gebruiken kan echter altijd achteraf nog worden bijgesteld als dat nodig blijkt.
3.8	Naast de parkeerplaatsen bij deze schouw [...] staatssecretaris nu een lantaarnpaal. Die zie ik niets terug in het ontwerp. Komt die nog terug? En zo ja kan die op exact dezelfde plek geplaatst worden? Hoe breed wordt de groenstrook langs deze schouw [...]?	In de nieuwe inrichting gaat op de Schouw van huisnummer 1 t/m 25 de openbare verlichting naar de overzijde van de weg (de oneven zijde). De lichtmast naast nummer 46 gaat daarom ook naar de overzijde. De groenstrook wordt ongeveer 1,10 m breed.
3.9	Wordt er, als de straten openliggen, direct voorbereid op de energietransitie ("van het gas af"), bijvoorbeeld door te anticiperen op stadsverwarming o.i.d.?- Idem m.b.t. nieuwe elektra kabels, zodat er geen probleem is voor het aanleggen van meer laadpalen voor elektrische auto's. Is het een idee om de lantaarnpalen (of een deel daarvan) ook uit te rusten met laadaansluitingen voor elektrische auto's?	Nee, er zijn (nog) geen concrete plannen voor de aanleg van stadsverwarming in uw buurt. Vooralsnog is er geen verzware van het elektriciteitsnet nodig in uw buurt. Mocht dit in de toekomst veranderen, dan kunnen deze werkzaamheden ook na de oplevering eenvoudig worden uitgevoerd. Daarvoor hoeft niet de hele straat open. Het plaatsen van nieuwe laadpalen maakt geen onderdeel uit van dit project. In het ontwerp zijn alleen bestaande laadpalen opgenomen. Bewoners kunnen bij de gemeente zelf een aanvraag doen voor een extra laadpaal. De gemeente Diemen heeft gekozen voor aparte oplaadvoorzieningen.
3.10	[ik mis] plaatjes van het echte straatbeeld, ipv alleen voorbeelden	Er is een aantal illustraties opgenomen in de videopresentatie van het voorlopig ontwerp.
3.11	ik mis opfleuren dmv kunstobjecten. Er is weinig anders in de wijk dan woningen en parkeerplaatsen en een verdwaald speelpleintje. Dat mag wel wat gezelliger door kunst te plaatsen op prominente plekken.	We gaan bekijken of er op een later moment een kunstobject toegevoegd kan worden. Op dit moment is dit nog niet opgenomen in het ontwerp.
3.12	Beter is zwaar gezegd. Is het ook mogelijk of leuk, net zoals bij vlinderwijk, de wijk ingang te markeren met een Bakboord en Stuurboord boei. Misschien wel over bij	We gaan bekijken of er op een later moment een kunstobject toegevoegd kan worden. Op

	Rijkswaterstaat. Bij Vlinderwijk staan allemaal vlinders.	dit moment is dit nog niet opgenomen in het ontwerp.
3.13	Mis op de speelplekken is voor de (jong) volwassenen om buiten te sporten. Zie dat in de praktijk het huidige vollebalveld (speelplek 3 / karrekiet-zuid) niet of nauwelijks wordt gebruikt. Zoals reeds eerder voorgesteld zie ik hier graag buitensportfaciliteiten zoals die bijvoorbeeld door Kompan(www.kompan.nl) worden aangeboden mbt kracht/cardio/crosstraining/etc. In kader van duurzaam leven is hier zeker behoefte aan. En nog meer waarbij binnensporten in corona tijd niet / moeilijk is	De speelplek bij de Karekiet krijgt op drie verschillende plekken sporttoestellen. Er komen sportattributen die door alle leeftijden kunnen worden gebruikt.
3.14	Ik loop graag en vaak langs het Amsterdam-Rijnkanaal en ik zou hier graag wat over willen vragen aan u. Ter hoogte van de bushalte "Klipperweg" sla ik van de straat af naar het kanaal hetgeen bereikt kan worden via een smal door het gras lopend pad .De kwaliteit hiervan is zodanig, dat er bij- of na regenval enige modderige stukken te passeren zijn met vieze natte schoenen tot gevolg. Misschien is het mogelijk van dit verbindingsweggetje naar het kanaal een iets comfortabeler gebeuren te maken. Ik denk daarbij aan enigerlei bestrating. Het lijkt erop, dat medio 1995 het geld op was. Op die manier zou het kanaal beter te bereiken zijn. Het lijkt mij van belang, dat het eventueel door u te creëren weggetje niet al te uitnodigend voor fietsers zal zijn. Achter het te passeren bruggetje is geen mogelijkheid voor een fietser om op de dijk te geraken anders dan met de fiets in de hand langs de trap omhoog te klimmen. Het bewuste paadje ligt net iets buiten het gebied waar gewerkt gaat worden, maar het lijkt er wel heel dicht tegen aan te schurken zagezegd. Ik zou het fijn vinden als jullie het mee willen pakken.	We streven in dit gebied een overgang na van de woonwijk naar de landelijke zone langs het kanaal. Daarom willen we hier niet meer verharding aanleggen dan strikt nodig is. We zoeken nog naar een soort halfverharding die ook met regen goed beloopbaar blijft.
3.15	Worden ook de bestaande leidingen riolering/ electriciteit/ water toevoert	De verzakkingen zijn de aanleiding van deze opknabbeurt. De bestaande leidingen worden

	meegenomen in de plannen? Huidige verzakking veroorzaakt gevaarlijke situaties.	dus voor zover nodig meegenomen in de werkzaamheden.
3.16	Het adres/gebied FREGAT zien wij niet terug in het ontwerp. Te weten de hele straat en het gebied tussen de straat en het Amsterdam Rijnkanaal (bv. parkeerplaats ontwerp)	Het gebied staat wel in het voorlopig ontwerp en staat nu ook in het definitief ontwerp. Als het niet lukt om de kaart te openen, neem dan even contact op met het klantcontactcentrum van de gemeente Diemen.
3.17	Ja. In het hele plan kunnen wij niets vinden over het opknappen van de Kwikstaart en de Karekiet. Deze zijn sinds de bouw nog nooit aangepakt of opgehoogd. En dit is erg nodig!!	Het gebied staat wel in het voorlopig ontwerp en staat nu ook in het definitief ontwerp. Als het niet lukt om de kaart te openen, neem dan even contact op met het klantcontactcentrum van de gemeente Diemen.
3.18	In de vorige fase heb ik u gevraagd om een nieuwe invulling te geven, of een opknapbeurt, aan het terras aan de waterkant: links voor de brug aan het fietspad van de Klipperweg naar de Vlinderbuurt. Op de nieuwe plattegrond is het mij niet duidelijk of daar inderdaad wat aan gedaan wordt. Momenteel is het een weinig aantrekkelijke plek, erg verwaarloosd. Maar het heeft veel potentie en mensen maken er graag gebruik van, zowel ouderen om er te zitten met een boekje als kinderen met een vishengel. We zouden het als bewoners van de Klipperweg op prijs stellen als ook dit kan worden meegenomen in de opknapbeurt.	Vroeger was hier een vissteiger met een bankje. Een en ander is verwijderd wegens ouderdom en klachten over hangen. Omdat er niet echt behoefte lijkt te zijn aan een verblijfplaats op deze plek wordt het tegelvlak verwijderd. In plaats daarvan wordt een bankje geplaatst. Het infobord wordt op deze plek herplaatst.
3.19	de plekken waar de afvalcontainers komen te staan. Wij willen dit graag veranderen naar de oude situatie. Wij willen niet de hele dag opgescheept zitten met volle en of lege afvalcontainers. De huidige opstelplek voor containers is een neutrale plek, geeft geen stankoverlast in de zomer.	De container opstelplaatsen zijn verwijderd uit het ontwerp. Containers kunnen op dezelfde plekken worden aangeboden als in de huidige situatie.