



INFORMATIEVE RAAD 14 JUNI 2018

Notulen van de vergadering

Voorzitter: mevrouw B.H.M. Wielage

Griffier: de heer H. Nubé

Tevens aanwezig: de heer J.V. Douw (GL), de heer F. Eerkens (GL), mevrouw N. van Engelen (GL), de heer H. Berkhout (D66), de heer K. de Haan (D66), de heer R. Poelwijk (D66), de heer N.J. de Bruijne (VVD), de heer J.A. Jägers (VVD), de heer E.H. Timmer (VVD), de heer F.W. Geerts (PvdA), mevrouw S. Kuilman (PvdA), de heer N.C. Portegijs (PvdA), mevrouw R. Herder (OPD), de heer P. Prins (OPD), de heer J.G.M. Sikking (LD), de heer L.R. Smits (LD), de heer W. Advokaat (OD), de heer S. Scherpenzeel (CDA) en de heer P.M. de Zeeuw (CDA)

Vanuit college aanwezig: wethouder A.J.M. Scholten

1. Opening en mededelingen door de voorzitter, vaststellen agenda

De voorzitter heet iedereen van harte welkom.

Bij agendapunt 5 zit een geheime bijlage. De raad gaat ermee akkoord dat daarom dit agendapunt achter gesloten deuren wordt behandeld.

2. Mededelingen portefeuillehouder

Er zijn geen mededelingen.

3. Verkeersontsluiting Plantage de Sniep Noord

De voorzitter deelt mee dat er drie insprekers zijn voor dit onderwerp.

De heer Veelenturf memoreert dat de bewoners twee jaar geleden een petitie hebben aangeboden, getekend door alle 89 huishoudens van de Sniep aan de noordzijde. Er staan inmiddels twee keer zoveel huizen en de petitie die de afgelopen week is gehouden heeft geresulteerd in 150 handtekeningen.

Het ontsluiten is gevaarlijk vanwege het intensief gebruikte speelgebied en de afslaande auto's vanaf de Muiderstraatweg over de fietssnelweg van de Keulse Vaart. De gemeente heeft een mooie boulevard aangelegd langs Het Jaagpad met daarop diverse speeltoestellen. Naast de boulevard ligt ook een brede groenstrook en die wordt ook veel gebruikt door spelende kinderen. Dat gebruik is nog toegenomen door de woningen die zijn gebouwd langs de Keulse Vaart. Er wordt nu gespeeld zonder gevaar van kruisende auto's. Door het openstellen van De Trekschuit voor autoverkeer ontstaat er een onveilige situatie voor deze kinderen. Spreker weet uit ervaring als politieman dat je op een doorgaande weg als de Muiderstraatweg zo weinig mogelijk ongecontroleerd afslaand verkeer moet hebben. Bovendien rijden op de naastgelegen fietssnelweg fietsers, E-bikes en bromfietsen met volle vaart en die worden dan ineens geconfronteerd met snel afslaand autoverkeer waaronder busjes met dodehoek die rijden naar het zwembad, Pantar en de school. Ook de wijkagent is van mening dat het ontsluiten van de straatweg verkeersgevaarlijk is voor spelende kinderen in het speelgebied en voor de fietsers op de Keulse Vaart.

In het intensiteitenonderzoek is de optie van beide straten niet openstellen niet opgenomen. Waar zijn de cijfers op gebaseerd en zijn ook de fietsers geteld die over de Keulse Vaart fietsen? Er is nog nooit een keerlus geweest in de Trekschuit en ook niet in de andere vijf doodlopende straten in de Sniep noordzijde. De auto's keren op de bestaande weg en een keerlus is hier onnodig. De zes parkeerplaatsen extra zijn niet nodig omdat er voldoende parkeerplaatsen zijn op de Keulse Vaart. Daarnaast zorgt een keerlus voor het niet gewenste autoverkeer door de Trekschuit.

10 jaar geleden was in het bestemmingsplan opgenomen dat De Trekschuit een doorgaande straat zou zijn. Na acht jaar woonervaring mag dit argument niet meer gebruikt worden. De locatie van de basisschool is verplaatst naar de sportvelden en dat genereert veel verkeer door de wijk heen. Het Tolhek is inmiddels gewijzigd in een fietspad. Er is bijna geen ergere melding dan een aanrijding van een kind door een auto. Dat dient ook hier te worden voorkomen door De Trekschuit en De Wissel niet toegankelijk te maken voor doorgaand autoverkeer.

Spreker overhandigd de petitie aan wethouder Scholten en vraagt hem waarom De Trekschuit vandaag al was geopend voor autoverkeer.

VVD vraagt of ook de mening van de mensen die nog in de nieuwe woningen komen is meegenomen.

De heer Veelenturf geeft aan dat de heer Bol met de nieuwe bewoners heeft gesproken.

VVD merkt op dat wanneer de verkeersstromen worden veranderd daar andere mensen last van krijgen. In hoeverre is rekening gehouden met een andere geluidsbelasting, de verkeersdoorstroming en de bereikbaarheid voor hulpdiensten?

De heer Veelenturf zegt dat dit niet is meegenomen maar de verkeersstromen zijn al acht jaar zo. Bovendien kunnen hulpdiensten fatsoenlijk doorrijden en ze komen echt op tijd.

VVD vraagt of een ontsluiting via de Sportlaan en Het Pontveer een goede oplossing zou zijn.

De heer Veelenturf zegt dat op die wijze een ring om de wijk wordt gecreëerd en dan weten de bewoners en ook de kinderen goed waar ze beter moeten uitkijken en is het niet zo dat er ineens een auto door hun speelgebied komt.

VVD vindt dat in de stukken het woord verkeer slordig wordt gebruikt want volgens de wet zijn dat alle bestuurders en voetgangers en bij de Sportlaan en Het Pontveer gaat het inderdaad om alle bestuurders en voetgangers maar het gaat in onderhavig geval over voetgangers en fietsers.

De heer Veelenturf zegt dat door De Trekschuit en De Wissel voetgangers en fietsers komen. Het Tolhek is een goed voorbeeld van hoe het eruit kan zien en dan is er ook geen keerlus nodig.

D66 vraagt hoeveel handtekeningen op de petitie van De Wissel zijn gekomen.

De heer Veelenturf zegt dat alle bewoners van De Wissel hebben getekend maar dat er bij twee huizen niet werd opengedaan. Die waren waarschijnlijk met vakantie.

D66 vraagt of is meegewogen dat het voor hulpdiensten moeilijker is om De Trekschuit te bereiken op het moment dat de andere straten dicht zijn en dat wanneer het verkeer op de andere toegangswegen van de wijk drukker wordt het moeilijker wordt voor de hulpdiensten om daar binnen te komen.

De heer Veelenturf merkt op dat De Trekschuit en De Wissel al acht jaar zijn afgesloten en dat de hulpdiensten beide straten toch prima weten te bereiken. Bovendien is de brandweer regelmatig bij het zwembad.

D66 zegt dat de brandweer bij het zwembad voor oefensituaties komt maar dat er nog geen sprake is geweest van een spoedgeval.

De heer Veelenturf geeft aan dat hij nog nooit heeft meegemaakt op Kriekenoord, Het Pontveer of op de Sportlaan dat er op die wegen een file was en dat betekent dat de hulpdiensten altijd door kunnen rijden.

D66 constateert dat wordt aangegeven dat de keerlus en de zes parkeerplaatsen niet nodig zijn maar er worden steeds meer huizen gebouwd in de Sniep en de openbare ruimte is af. Daarom is er sprake van een andere situatie.

De heer Veelenturf geeft aan dat de mensen in de woningen aan de Keulse Vaart niet de wijk in hoeven met de auto. De zes parkeerplaatsen zullen niet het probleem zijn want er ligt een parkeerstrook op de Keulse Vaart en op de Muiderstraatweg. Er zijn dus bijna twee parkeerplaatsen per woning en dat is ruim voldoende.

GroenLinks vraagt of goed is begrepen dat liever wordt gezien dat de Muiderstraatweg een doorgaande weg is zonder afslaand verkeer omdat dat volgens de politie veiliger is.

De heer Veelenturf zegt dat vooral het gevaar is het afslaande verkeer dat de fietsstrook moet oversteken.

GroenLinks heeft juist van deskundigen begrepen dat wanneer mensen van de snelweg komen het aantal kruispunten bijdraagt aan het besef dat de snelheid moet worden verminderd.

De heer Veelenturf merkt op dat de mensen in principe de bebouwde kom al ver voor de Texaco ingaan. Dan komt men bij het verkeerslicht richting Zuidoost en dat is het heel duidelijk dat je de bebouwde kom in gaat.

GroenLinks constateert dat de spelende kinderen op De Trekschuit en Het Jaagpad te maken krijgen met ongeveer één auto per minuut volgens de tellingen. Is dat een gevaarlijke situatie?

De heer Veelenturf vindt dat een gevaarlijke situatie. Zeker wanneer men van noord naar zuid rijdt staan de huizen in de weg en is er geen overzicht.

GroenLinks wijst erop dat er een voorstel is van de Partij van de Arbeid om langs dat stuk van de weg hekjes of hagen te plaatsen zodat over de breedte van 50 m van de groenstrook kinderen niet de neiging krijgen om de weg over te steken. Het zou dan een verhoogd eiland met zebrapad worden, een bord met 15 km en een bord met Pas op, spelende kinderen. Is dat afdoende om het gevaar naar een lager niveau te brengen?

De heer Veelenturf zegt dat het gevaar dan wel minder wordt maar de mooie boulevard en de mooie groenstrook worden met hekjes et cetera wel anders. Met 15 km/h zal er ook een woonerf van gemaakt moeten worden en dat er niet meer mag worden geparkeerd buiten de vakken. Er ligt al een drempel maar een busje dat naar Pantar gaat kan er wel harder overheen dan met 30 km/h.

Ouderenpartij Diemen kent het voorstel van de PvdA niet.

De heer Bol spreekt niet alleen als vertegenwoordiger van alle bewoners van De Wissel maar behartigt ook de belangen van de nieuwe bewoners van deel C2 en deel D van de Sniep. Hiermee bestaan contacten via de appgroep. De bewoners van De Wissel staan sympathiek tegenover het initiatief van de bewoners van De Trekschuit om De Trekschuit af te sluiten voor motorvoertuigen maar het kan niet zo zijn dat het afsluiten van De Trekschuit een onevenredige verhoging van het aantal motorvoertuigen in De Wissel tot gevolg heeft. Dat is volgens de berekening van variant 3 wel het geval. De verkeersdruk op De Wissel wordt dan zelfs in één richting hoger dan op Het Pontveer. De bewoners zijn daarom tegen deze variant.

Beter is een ontsluiting van de wijk waarbij zowel De Wissel als De Trekschuit worden afgesloten. Waarom is deze variant niet meegenomen in de doorberekening van de varianten? In de raadsvoordracht wordt de verwachting uitgesproken dat Het Pontveer dan veel drukker zou worden maar dat wordt nergens onderbouwd.

De argumenten die de bewoners van De Trekschuit met betrekking tot de veiligheid van hun straat hebben gelden eveneens voor de bewoners van De Wissel en de nieuwe bewoners

van C2 en deel D. Zij moeten namelijk De Wissel oversteken als zij vanuit de wijk naar Het Jaagpad en de speelvoorzieningen willen.

De bereikbaarheid van de wijk is prima geregeld als Het Pontveer en de Sportlaan de toegangswegen zijn. Dat is dan variant 6. Het KSM-eiland in Amsterdam met 2500 inwoners wordt ontsloten met één toegangsweg. Het totaal aantal bewoners in de wijk in de Sniep ligt rond de 650. Het afsluiten van zowel De Trekschuit als De Wissel zal voor de toegankelijkheid van de parkeergarages voor de nieuwe bewoners van C2 en D geen gevolgen hebben want zij kunnen vanuit de Muiderstraatweg de parkeergarage bereiken. Het gedeelte van De Wissel tot de knip kan door tweerichtingsverkeer probleemloos een oplossing zijn.

Of De Trekschuit en De Wissel worden beiden afgesloten met een knip bij Het Jaagpad of geen van beiden worden afgesloten. De bewoners opteren voor variant 6.

CDA vraagt hoe de raad kan verifiëren dat de heer Bol namens alle bewoners van De Wissel spreekt.

De heer Bol zegt dat hij langs alle bewoners van De Wissel is gegaan. Alle bewoners waren het met zijn verhaal eens maar één bewoner was niet thuis.

CDA vraagt of de heer Bol met de heer Veelenturf contact heeft gezocht om tot een eensluidende mening te komen.

De heer Bol zegt dat hij contact heeft gehad met de heer Veelenturf maar dat die de handtekeningen in de wijk heeft verzameld zonder erbij te vertellen wat de gevolgen zouden zijn voor De Wissel. Uit de varianten blijkt echter dat wanneer De Trekschuit wordt afgesloten De Wissel zelfs nog drukker wordt dan Het Pontveer.

VVD vraagt naar een toelichting hoe de heer Bol contact heeft gezocht met de toekomstige mensen die daar gaan wonen.

De heer Bol zegt dat er een appgroep bestaat van nieuwe bewoners. Hij heeft contact gehad met een lid van deze groep en die heeft de mensen die aan De Wissel komen wonen in haar appgroep op de hoogte gesteld en die waren het eens met haar verhaal. In eerste instantie hebben 6-7 mensen gereageerd.

D66 vraagt of de heer Bol aan de toekomstige bewoners van Het Pontveer verteld dat wanneer De Trekschuit en De Wissel worden afgesloten de druk op hun straat toeneemt.

De heer Bol stelt dat dit uit geen enkele variant blijkt.

D66 memoreert dat de heer Bol eerder heeft aangegeven dat hij niet verwacht dat wanneer beide straten worden afgesloten de druk op Het Pontveer zou toenemen. Toch is duidelijk dat er zo'n 200 verkeersbewegingen per dag te verwachten zijn die ergens naartoe moeten. Verwacht de heer Bol dat die allemaal naar de Sportlaan gaan?

De heer Bol zou graag doorgerekend zien wat zijn variant 6 betekent voor de drukte op Het Pontveer. In de raadsvoordracht wordt daarvan uitgegaan maar het is zeer de vraag of dat zo is.

GroenLinks merkt op dat in het huidige plan ongeveer 500 auto's per etmaal door De Trekschuit gaan. Als die straat wordt afgesloten zal volgens de tellingen De Wissel van 1800 naar 2100 verkeersbewegingen gaan. Als ook De Wissel wordt afgesloten kan worden verwacht dat een substantieel deel daarvan door Het Pontveer gaat. Bij Het Pontveer is de tram en het verkeer voor Pantar. Er zou daar iets kunnen gebeuren waardoor de weg is geblokkeerd en al het andere verkeer moet dan via de Sportlaan. Vindt de heer Bol dat een acceptabele situatie?

De heer Bol kan zich moeilijk voorstellen dat de kruising van de Muiderstraatweg met Het Pontveer zodanig wordt geblokkeerd dat hulpdiensten en ander verkeer daar niet meer doorheen kunnen.

GroenLinks heeft toch de angst dat er dan te weinig ontsluitingsmogelijkheden zijn.

De heer Bol merkt op dat het afsluiten van De Wissel en De Trekschuit kan plaatsvinden door middel van paaltjes die op elk moment kunnen worden weggenomen door een hulpdienst en dan kunnen de hulpdiensten toch snel de wijk in.

De heer Jacobs woont aan de Keulse Vaart en is daar mede komen wonen vanwege de mooie groenstrook achter zijn woning. Zijn kinderen kunnen daar makkelijk naar de groenstrook lopen omdat er toch geen verkeer in de buurt is. Het is doodzonde wanneer die relatief grote open ruimte wordt doorsneden. Inmiddels zijn de verkeerscijfers bekend en daaruit blijkt dat vier ontsluitingswegen voor de Sniep Noord verkeerskundig niet nodig zijn. De in het raadsvoorstel geschetste praktische problemen kunnen snel worden weggenomen. Er zijn zes parkeerplaatsen langs De Trekschuit aangelegd omdat er volgens de raadsvoordracht problemen met parkeren langs de Muiderstraatweg zouden kunnen ontstaan. Op de Keulse Vaart zijn echter twee parkeerplaatsen per woning en die problemen gaan dus niet ontstaan.

De raad moet het college een nieuwe opdracht geven, aansluitend op de motie, en vragen om een nieuw verkeersbesluit met de opdracht om de twee straten te knippen. Stel dan een iets lagere parkeernorm voor. Meer dan 150 huishoudens hebben daar al mee ingestemd via het plaatsen van de handtekening.

Volgens de berekeningen zou nu één keer per 25 seconden een auto over de Sportlaan en Het Pontveer gaan. Als ervan wordt uitgegaan dat daar 40 % meer auto's rijden door de knip wordt dat één keer per 18 seconden. Dan is echter geen sprake van een onleefbare straat. De verkeersveiligheid is er juist bij gebaat wanneer het verkeer wordt geconcentreerd in de straten die daarvoor zijn of worden ingericht met verkeerslichten. Geef de kinderen de ruimte.

GroenLinks vraagt of de toeneming van het verkeer voor Het Pontveer niet dramatischer is dan voor de Sportlaan.

De heer Jacobs zegt dat als dit 50% meer verkeer oplevert van 2000 naar 3000 voertuigen zou worden gegaan. Dat zijn nog steeds heel lage aantallen.

GroenLinks vraagt of wanneer De Trekschuit open is voor het verkeer maar afgeschermd aan de korte zijde van de groenstrook met een verhoogde drempel en een zebrapad met waarschuwborden de situatie dan nog steeds onacceptabel zou zijn.

De heer Jacobs vindt dit een heel slecht idee want de groenstrook wordt dan gefragmenteerd. Als het open wordt gelaten is er het gevoel van ruimte. Met hekken eromheen moeten kinderen ergens oversteken.

D66 merkt op dat de groenstrook al is opgeknipt omdat er wegen tussenin liggen. In de motie was geen zekerheid ingebouwd dat de wegen niet zouden worden opengesteld voor verkeer. Durft de heer Jacobs zijn kinderen niet meer op de groenstrook te laten spelen als er auto's langs rijden of is het een optie om de kinderen iets meer verkeersles te geven en te laten zien hoe je veilig oversteekt?

De heer Jacobs zegt dat hij er zich van bewust was dat er een weg zou komen maar hij was niet op de hoogte van de motie. Er ligt hier echter een kans om overbodige autoroutes te voorkomen die dwars of langs kinderspeelplaatsen gaan.

PvdA is van mening dat afsluiting van De Trekschuit niet per definitie tot een veiliger verkeerssituatie leidt. Er is sprake van een belangenafweging tussen enerzijds spreiding van het verkeer en anderzijds de verkeersveiligheid. Het afsluiten van het wegvak in twee richtingen lijkt juist tot verkeersonveiligheid te leiden want dan dient er volgens variant 3 een keersluis te worden aangelegd zodat de zes parkeerplaatsen aan het einde van de straat aan de kant van de Muiderstraatweg bereikbaar blijven. Een fysieke afsluiting kan dan ook pas voorbij de groenstrook worden aangelegd wat het gevaar van auto's en spelende kinderen niet wegneemt. Het is dus geen wenselijke situatie dat die keerlus daar komt. Tevens leidt een volledige afsluiting van De Trekschuit tot een hogere verkeersintensiteit op de andere wegen en dat is niet erg solidair ten opzichte van de andere bewoners in de wijk. Variant 2 is niet de beste optie. Eenrichtingsverkeer op De Trekschuit is een mogelijke andere optie maar ook dan wordt de verkeersintensiteit op De Wissel hoger. Als beide wegen eenrichtingsverkeer krijgen is de verkeersintensiteit van De Trekschuit weer aanzienlijk hoger dan in variant 1 of 2.

VVD vraagt of een studie naar variant 6 van de heer Bol interessant zou zijn.

PvdA zegt dat dit wellicht een interessante studie is maar wanneer beide wegen worden afgesloten worden de Sportlaan en Het Pontveer zwaarder belast.

VVD vindt dat daar dan eerst cijfers van gezien moet worden voordat die afweging goed kan worden gemaakt. Bovendien gaat het om een berekening voor het jaar 2030 en dan zal de hele verkeerssituatie weer anders zijn. Daarom dient dit rekenmodel met een zekere slag om de arm te worden ingezet.

PvdA zegt dat uit het onderzoek van de verkeerscommissie blijkt dat de nodige maatregelen worden getroffen om de veiligheid te vergroten als de weg in twee richtingen wordt opengesteld. De fractie is van mening dat de openstelling van De Trekschuit in twee richtingen de beste variant is. Vanavond zal een motie worden opgestuurd waarin ervoor wordt gepleit dat er een heldere afbakening komt van de groenstroken aan de kant van de weg, bijvoorbeeld door een hek of een heg. De verkeersspreiding en de verkeersveiligheid blijven gewaarborgd bij variant 2 met eventueel als aanvulling de heldere afbakening van de groenstrook.

Leefbaar Diemen vindt dat de eerder ingediende motie wordt uitgevoerd maar een beetje te snel want als de delen C en D helemaal klaar zijn hadden die bewoners er ook bij kunnen worden betrokken. Als De Wissel dicht gaat krijgen zij daar immers ook mee te maken aan de andere kant wat betreft het verkeer. Het was beter geweest wanneer de berekeningen voor nu of voor over twee jaar waren gemaakt want dan was er een duidelijker beeld geweest. 2030 is erg ver weg. Voetgangers en fietsers zijn niet meegenomen in de berekeningen. Dan gaat het ook om de mensen die naar school of naar sport gaan. De toekomst is immers dat het autogebruik een beetje wordt ontmoedigd en dan zou wellicht alleen aan de bewoners de mogelijkheid moeten worden gegeven om in en uit de wijk te gaan en geen doorgaand verkeer toelaten. Het zou goed zijn als het niet-gemotoriseerd verkeer ook in beeld wordt gebracht en dat het uitgangspunt 2030 een beetje wordt teruggebracht. Misschien is het beter om te wachten met dit besluit tot de hele wijk klaar is zodat iedereen er duidelijk zijn mening over kan geven.

VVD merkt op dat het oorspronkelijke ontwerp van de wijk er heel anders uitzag. De school zou bijvoorbeeld bijna bij het eindpunt van lijn 9 komen maar die zit nu achter bij de Sportlaan. Het hele plan is veranderd en daarom is het verstandig om nog eens naar de verkeerssituatie te kijken. Dit college staat voor een nieuwe bestuurscultuur waarin de gemeente goed naar de inwoners gaat luisteren. Daar kan nu invulling aan worden gegeven. Het college moet zorgen voor optimale verkeersveiligheid maar het is de vraag of hekjes de situatie voor kinderen echt veiliger maakt.

PvdA wijst erop dat het nog een motie is en geen voldongen feit.

VVD zou eerst graag de exacte formulering van de motie willen zien maar in zijn algemeenheid kan worden opgemerkt dat spelende kinderen zich niet door een heg laten tegenhouden. Het blijkt dan dat er veel verkeersontsluiting zou zijn op een kort gebied waar heel veel spelende kinderen zijn.

Het gaat hier om een relatief korte afstand van 500 m. Is het doorkruisen op vijf plaatsen met een fietspad daarnaast wel veilig? Is de wethouder bereid om variant 6 te onderzoeken waarbij de Sportlaan en Het Pontveer de ontsluitingswegen voor de wijk zijn? Daarbij zou kunnen worden betrokken dat De Trekschuit, De Wissel en Het Tolhek zodanig worden afgesloten dat dit op een eenvoudige manier is op te heffen bij een calamiteit met beweegbare palen of anderszins.

Volgens artikel 1 RVV is verkeer alle weggebruikers, dus bestuurders en voetgangers. De raadsvoordracht dient zodanig te worden geformuleerd dat er geen misverstand is over wat verkeer is en over welke verkeersstromen het gaat: auto's, fietsers, voetgangers enzovoort. Wat betekent het woord knip op met name de pagina's 2 en 3 van de voordracht? Als De

Trekschuit net zo wordt ingericht als Het Tolhek is er geen keerlus nodig. Is de wethouder bereid om dat mee te wegen?

Ouderenpartij Diemen vindt dat dit voorstel veel te vroeg komt want de wijk is nog niet af. Er komen minstens nog 200 woningen bij. Er wordt nu een beslissing gevraagd op basis van verkeersbewegingen die nog niet kunnen worden getoetst aan de werkelijkheid. Daarom dient dit voorstel minimaal twee jaar te worden uitgesteld totdat alle woningen zijn gebouwd. Dan kan opnieuw naar de situatie worden gekeken. Het nu openstellen van De Wissel en De Trekschuit is zeer prematuur. Het is heel goed om ook te kijken naar de verkeersbewegingen van fietsers en voetgangers. Als iemand uit de Sniep Zuid zijn kinderen naar school brengt zou die juist kiezen voor de luwe straten Wissel en Trekschuit. Het gaat vooral om de spijtijden, de drukke verkeersbewegingen 's ochtends en aan het eind van de middag. Er is nog veel meer onderzoek nodig en het voorstel moet worden uitgesteld tot een geschikter tijdstip.

CDA is zich ervan bewust dat het gaat om het verwachte verkeersaanbod in 2030. Het vaststellen van kwantiteit is één ding maar het vaststellen van kwaliteit is wat anders want dan gaat het ook om de beleving en ervaringen van bewoners en het inleven in de situatie. Het Jaagpad is een langgerekt gebied met speeltuig dat veel kinderen uit de buurt aantrekt. Voor kinderen is dit een samenhangend gebied waar ze spontaan over kunnen bewegen, onafhankelijk van hekjes of heggen. Dan is vanuit het perspectief van een kind een doorkruising met autoverkeer makkelijk over het hoofd te zien. Het gaat om de samenhang van Het Jaagpad. De fractie neigt er daarom toe om geen bezwaar te maken tegen tweerichtingsverkeer op De Wissel want dat bevindt zich aan de rand van Het Jaagpad. Je moet een oversteek maken maar wanneer je daarna binnen het gebied bent kun je je als kind veilig voelen maar tweerichtingsverkeer in De Trekschuit verbreekt de samenhang van Het Jaagpad en zal daarom tot ongevallen leiden. De drie groenstroken die nu doorkruist worden mogen worden gezien als één gebied. Als een automobilist vanuit het zuiden De Trekschuit binnenkomt ziet die in het begin aan beide zijden muren die een deel van het zicht wegnemen en dan wordt anticiperen moeilijk. Daarom is het CDA geneigd om variant 3 de beste variant te vinden. Gezien de discussie is het beter om af te zien van de keerlus.

Ons Diemen denkt dat het remmende effect voor auto's door de kruisingen op de Muiderstraatweg hetzelfde blijft als wanneer die er niet waren omdat er daarvoor een gedoogzone is, komende vanaf de snelweg. Het is zonde van de mooie open ruimte op de brede groenstrook om daar hekjes of hagen neer te zetten. Verkeerstechnisch is de afsluiting aan de kant van de Muiderstraatweg voor de hand liggend. Een auto die schuin het snelle fietspad oversteekt is verkeersveiliger dan een auto die haaks De Trekschuit of De Wissel ingaat. Als een fiets frontaal op een auto botst is dat veel erger dan wanneer het een botsing is met een indraaiende auto die met de rijrichting meegaat. De wegen zijn breed genoeg om te kunnen draaien en de draailus is dus niet nodig. Diemen Zuid met 10.000 inwoners heeft maar één doorgaande weg terwijl de wijk de Sniep veel kleiner is. Waarom moet er dan moeilijk worden gedaan wanneer de bewoners dat graag willen? Wat is het belang om de wensen van de bewoners niet te vervullen?

D66 zegt dat het mogelijk is om verkeer over De Wissel en De Trekschuit te laten rijden en om kinderen veilig te laten spelen op de groenstroken. Er zijn verschillende mogelijkheden denkbaar om dat te realiseren. Waarom zouden de straten echter open worden gesteld wanneer de bewoners daar niet op zitten te wachten wanneer dat niet nodig is gezien de verkeersdruk in de wijk? Waarom ligt nu dit voorstel voor terwijl het is gebaseerd op cijfers over 2030? Er zou nog even kunnen worden gewacht totdat de cijfers die gebruikt worden ook werkelijk realiteit worden. Bovendien kunnen de nieuwe bewoners dan ook om hun mening worden gevraagd en dan zou er bijvoorbeeld een enquête in de hele wijk kunnen worden gehouden. Daarna kan een gedegen afweging worden gemaakt.

Als er echter een ongeluk gebeurt in de wijk is er bijna geen uitwijkmogelijkheid en de wegdelen op de Muiderstraatweg zelf zijn zo smal dat daar ook niet even kan worden uitgeweken. Dit zou kunnen worden opgelost met paaltjes waardoor andere wegen in specifieke situaties kunnen worden ontsloten voor hulpdiensten of voor ander verkeer als omleidingsroute.

De fractie is er nog niet uit en wacht de discussie vandaag af voordat een definitief standpunt wordt ingenomen. D66 is het wel eens met de heer Bol dat of De Wissel en De Trekschuit enigermate worden opengesteld voor verkeer of allebei niet. Het is niet reëel om de verkeersdruk op De Wissel toe te laten nemen door De Trekschuit dicht te houden. Vooralsnog twijfelt de fractie tussen variant 4 waarbij eenzijdig verkeer mogelijk is de wijk in en de wijk uit in beide straten. Tweerichtingsverkeer is niet noodzakelijk.

VVD vraagt hoe D66 tegenover alternatief 6 staat.

D66 geeft aan dat de fractie twijfelt tussen variant 4 en variant 6. Wellicht kan de wethouder enige duidelijkheid verschaffen over de verwachte verkeersdruk bij variant 6 en daar berekeningen voor maken. Op welk moment verwacht de wethouder dat gezien de verkeersdruk het noodzakelijk is om daadwerkelijk beide straten open te stellen om de verkeersdruk op de andere straten te beperken?

GroenLinks merkt op dat de fractie goed heeft geluisterd naar de inbreng van de bewoners vanavond en ook nog nieuwe ideeën in de komende week zal meenemen. Daarom heeft de fractie nog geen definitief standpunt ingenomen. Er zullen echter altijd mensen na het raadsbesluit teleurgesteld zijn omdat hun voorkeur het niet heeft gehaald wat niet betekent dat er niet is geluisterd naar die mensen. Kinderen van De Wissel, De Trekschuit en Het Tolhek hebben, komende vanuit huis, nauwelijks kennis kunnen maken met autoverkeer.

Leefbaar Diemen stelt dat het kinderen in Amsterdam prima gelukt om op straat te voetballen. Wellicht moet aan de Kinderraad worden gevraagd hoe zij dat beleven.

GroenLinks legt uit dat wat betreft de kinderen bewust de woorden zijn gebruikt die zijn gebezigd door de insprekers. De kans dat bij openstelling een kind door een auto wordt aangereden kan zo klein mogelijk worden gemaakt door een oversteekeland met zebrastrepen, borden die aangeven dat er spelende kinderen zijn en de oversteek beperken tot een smalle opening. De automobilisten op de Muiderstraatweg moeten erop worden gewezen dat ze na de snelweg in de bebouwde kom terecht komen en hun snelheid moeten verminderen.

Als De Trekschuit wordt afgesloten zullen andere wegen drukker worden en dat geldt nog meer als ook De Wissel wordt afgesloten. Hulpdiensten dienen snel ter plekke te komen en de suggestie van beweegbare paaltjes zal worden meegenomen. Dit geldt ook voor de vuilnisophaaldienst die het afval op bepaalde plaatsen moet kunnen afhalen.

Wat zou de meerwaarde voor de bewoners zijn wanneer de twee grote stukken groen van 100 × 50 m worden samengevoegd? Zien de bewoners een mogelijkheid voor het gebruik van de open ruimte wanneer De Trekschuit wordt afgesloten die de gemeenteraad nog niet ziet? Dat is een uitdaging voor de bewoners. Ook als er wel autoverkeer komt zijn er nog steeds twee forse open plekken waar iets mee gedaan kan worden. De bewoners moeten nadenken hoe met de ruimte iets kan worden gecreëerd dat al of niet het eventuele verkeer over beide straten kan compenseren.

VVD stelt dat met dit alternatief het fietsverkeer lastiger wordt want volgens GroenLinks zou de groenstrook een meer samenhangend geheel moeten zijn zonder doorsnijdingen. Vanuit de zuidzijde komen veel mensen met de fiets naar de noordzijde naar de school of naar het zwembad en als zij dat met een omweg moeten doen wordt het fietsverkeer dus belemmerd.

GroenLinks constateert dat er al een fietspad is aangelegd. Die moet inderdaad wel zodanig worden gemaakt dat het fietsverkeer onbelemmerd zijn gang kan gaan. Zien de bewoners kansen om deze twee groene plekken een functie te geven zodat de onderlinge band die er nu is versterkt kan worden en wat is de reactie van het college op dit voorstel?

Wethouder Scholten zegt dat dit een lastig probleem is met heel wat afwegingen. Bij de Muiderstraatweg is de bewuste keuze gemaakt om een aantal kruisingen in die weg te hebben. Automobilisten, komende vanaf de snelweg, zullen zich pas echt gedragen als bebouwde komverkeer als de weg er ook zo uitziet door meerdere kruisingen. Het nadeel van de weg is dat het een hele brede straat is met de trambaan en dat geeft het gevoel aan de automobilist dat die nog even op het gaspedaal kan drukken. In het ontwerp wordt dat gecompenseerd door de kruisingen.

Ons Diemen merkt op dat bij afsluitingen de kruisingen in stand blijven.

Wethouder Scholten zegt dat het dan geen volwaardige kruisingen meer zijn hoewel er af en toe nog een auto van de parallelweg zal komen.

Ons Diemen stelt dat het aantal kruisingen hetzelfde blijft.

Wethouder Scholten benadrukt dat in het ontwerp met kruisingen ervoor is gezorgd dat het bebouwde komkarakter van de weg wordt versterkt. Voorts is in het ontwerp van de wijk er rekening mee gehouden om de verkeerslast zo goed mogelijk te verdelen over meerdere straten. Dat is niet nodig voor het weren van sluipverkeer omdat de mensen die de wijk ingaan er altijd moeten zijn als bewoner, als bezoeker of voor het bezoeken van het zwembad of Pantar. Als een weg wordt afgesloten blijft de hoeveelheid verkeer hetzelfde en zal het ergens anders oppoppen. Er komen nog 200 woningen aan de westkant van Het Pontveer en de kinderen die daar komen te wonen zullen ook graag op de speelvelden gaan spelen. Daarvoor moeten zij Het Pontveer en De Wissel oversteken en als wegen anders worden belast zal dat dus een effect hebben.

Er dient een heldere afsluiting te komen tussen het groen en de doorkruisingen. Dat geldt ook voor het fietspad omdat mensen fietsers niet aan horen komen. Dat betekent geen hekken neerzetten maar spontane oversteken enigszins remmen op de een of andere manier.

Bij de inrichting van de wijk moet de gemeente rekening houden met de situatie dat de wijk af is. Met dat idee worden wegen aangelegd en geluidsberekeningen gemaakt en het laatste is met name relevant voor de twee flatcomplexen die aan Het Pontveer komen.

Leefbaar Diemen vraagt hoe nu al kan worden voorspeld wat de geluidsbelasting is in 2030 want dan wordt er elektrisch gereden. Waar wordt dit getal vandaan gehaald en waarom wordt er geen rekening gehouden met toekomstverwachtingen?

Wethouder Scholten legt uit dat de wet voorschrijft dat bij het maken van een wijk in het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de situatie dat de wijk af is bij het maken van verkeersberekeningen en berekeningen van de geluidsbelasting. Daar is 2030 voor genomen maar het had ook 2028 kunnen zijn. De hoeveelheid woningen levert naar een bepaalde normering die in heel Nederland wordt gebruikt een aantal voertuigbewegingen op. Datzelfde geldt voor een bedrijfsvestiging, sportvelden, een school enzovoort. Dit soort berekeningen houden ook stand bij de rechter.

Leefbaar Diemen verwacht dat de geluidsbelasting van het verkeer in 2030 minder zal zijn.

Wethouder Scholten legt uit dat de wetgever niet toestaat dat voor de berekening van Het Pontveer van de verwachting wordt uitgegaan dat de auto's 30% stiller worden of dat de helft uit elektrische voertuigen bestaat. Bovendien wordt een belangrijk deel van het geluid veroorzaakt door autobanden. Deze berekening is dus relevant voor de geluidsbelasting van de appartementencomplexen bij M+T.

Ouderenpartij Diemen vraagt waarom dan wordt uitgegaan van 2030 want over drie jaar is de wijk af.

Wethouder Scholten zegt dat ook bij de berekening van 2026 kan worden uitgegaan want dan is de wijk waarschijnlijk af maar als wordt uitgegaan van 2030 kan ook een iets verminderd autobezit worden meegerekend.

D66 vraagt of voor de berekeningen ook 2020 of 2021 had kunnen worden genomen.

Wethouder Scholten wijst erop dat het gebruikte model in de hele regio wordt gebruikt voor verkeersprognoses. Daar zitten een aantal ijkjaren in en dat zijn 2010, 2020, 2030 of 2040. De situatie in 2030 lijkt het beste op de afwijkende situatie. Dat zou de situatie in 2026 waarschijnlijk ook zijn maar het model kent geen kengetallen voor 2026. De getallen van 2020 zijn per definitie fout want dan is de wijk nog niet af. Het zijn modelmatige berekeningen en de marges liggen tussen de 400 en 600. Het model kent geen aannames voor voetgangers en fietsers maar er is geen reden om die verkeersdeelnemers te prognosticeren omdat wordt verondersteld dat de verwerkingscapaciteit voldoende is.

Leefbaar Diemen merkt op dat het voetgangers- en fietsersverkeer veel zwaarder kan worden meegewogen in de overweging om de twee wegen af te sluiten.

Wethouder Scholten verwacht dat in alle varianten de verkeersontsluiting voor voetgangers en fietsers goed is. Niet wordt verwacht dat in de wijk in 2030 het voetgangers- en fietsverkeer is vertienvoudigd zodat daar geweldige problemen ontstaan. De berekeningen richten zich op het gemotoriseerd verkeer.

Ouderenpartij Diemen vraagt of in de berekeningen rekening is gehouden met de mensen die 's ochtends op de fiets naar Amsterdam gaan of op de tram stappen en of die zijn afgetrokken van de te verwachten autobewegingen.

Wethouder Scholten antwoordt bevestigend want de autobewegingen zijn genormeerd op stedelijk gebied en die gaan ervan uit dat een deel van de mensen de fiets gebruikt om ergens te komen, een deel het openbaar vervoer, en deel dit lopend doet en een deel van de mensen gewoon thuisblijft. Het model weegt niet mee een benzineprijs van bijvoorbeeld € 20 per liter dat ertoe zou leiden dat er nauwelijks meer auto's zijn. Als in de wereldorde of op het gebied van het milieu majeure ingrepen plaatsvinden kunnen zich enorme fluctuaties voordoen maar dat wordt niet meegenomen.

De Sniep kent één ontsluitingsweg, namelijk de Muiderstraatweg. Het bestemmingsverkeer in die wijk wordt op een zo goed mogelijke manier verdeeld. Het denken over verkeersveiligheid en de ligging van de school heeft ertoe geleid dat op een aantal punten de plannen wat zijn aangepast. Zo is een fietsstraat gemaakt in Het Tolhek. Dat is de meest logische fietsroute naar de school en om de oversteek van de Muiderstraatweg daar te concentreren zijn er verkeerslichten neergezet, die overigens alleen werken als iemand op het knopje drukt.

Het is niet zo dat als er auto's in de buurt komen van een speelgebied dit per definitie onveilig is. In Diemen zijn er veel situaties van speelgelegenheden die soms aan twee of drie kanten autoverkeer kennen en die zijn nog steeds veilig. Natuurlijk kan daar wat aan gedaan worden door bijvoorbeeld schommels niet vlakbij de weg te zetten maar wat verderop te positioneren. Voorts kan voor een overgang worden gezorgd waardoor de kinderen niet direct de weg op rennen en daar zijn diverse inrichtingsmogelijkheden voor.

De vijf modellen en de fietsstraat gaan altijd in permanent overleg met de Verkeerscommissie. Daarin is ook de politie met meerdere mensen vertegenwoordigd. Die hebben vanuit de politieorganisatie de taak om in de hele regio mee te denken over verkeersontwikkelingen en verkeersknelpunten. De verkeerscommissie vindt de variant waarin beide wegen openstaan in beide richtingen verkeerstechnisch en uit veiligheidsoogpunt de beste variant om dit maar even te zetten tegenover de mening van individuele politieagenten.

VVD maakt bezwaar tegen het woord individuele politieagent. Het gaat hier ook over de mening van insprekers die praten namens een groot aantal bewoners.

D66 stelt dat het hier gaat over een individu tegenover een organisatie met vertegenwoordigers die zich vanuit hun politietaak met verkeer bezighouden. Waar is het bezwaar van de VVD op gericht?

VVD merkt op dat de heer Veelenturf namens een grote groep bewoners sprak en dat hij daarbij zei dat hij bij de politie werkt.

D66 zegt dat de wethouder erop wees dat de heer Veelenturf niet de politie vertegenwoordigt maar de wijk.

Wethouder Scholten legt uit dat hij die woorden bewust gebruikt omdat in het betoog ook de wijkagent wordt opgevoerd als deskundige en een van de insprekers naar voren bracht dat hij zelf ook nog een politieagent is en daar een deel van zijn betoog op baseerde. Dat mag maar de gemeente heeft met deskundigen van de politieorganisatie overleg. Die kijken mee naar een ontwerp en geven daar een gekwalificeerd oordeel over.

In het voorstel wordt bij verkeer alleen gemotoriseerd verkeer bedoeld en wellicht is het nuttig om dat nog even aan te pakken. De knip is een voor motorvoertuigen niet te passeren obstakel. Variant 6 is bewust niet doorgerkend. Er zijn ook varianten met eenrichtingsverkeer doorgerkend en dan zie je onmiddellijk dat een groot deel van het verkeer dat weglekt naar Het Pontveer gaat en dat zijn best stevige aantallen. Het overgrote deel van het verkeer (1500 voertuigenbewegingen) zal op het moment dat De Trekschuit en De Wissel worden geblokkeerd dus verdwijnen richting Het Pontveer en een beetje naar de Sportlaan.

Voor de woningen die op Het Pontveer komen zullen dan extra maatregelen moeten worden genomen om het binnenklimaat weer veilig te stellen op het gebied van geluid. Bovendien moeten dan de mensen die ten westen van Het Pontveer wonen een drukker straat oversteken. De verkeersbesluiten zijn nodig voor een juridische grondslag om de grondbelasting in Het Pontveer te berekenen.

De component van de spelende kinderen in de groenstrook moet worden afgewogen tegen eerlijke spreiding van het verkeer en de verkeersveiligheid. Er kan ook worden gekeken hoe een zodanige inrichting kan worden gemaakt dat het beeld van de groenstrook niet of nauwelijks verstoord wordt. De weg ligt er al jaren en het fietspad is er ook al een tijdje. De PvdA geeft aan dat er een soort barrière moet komen maar dat hoeft niet met lelijke hekken et cetera. Dit kan voor het beeld op een vriendelijke wijze plaatsvinden gezien hoe de inrichting van het fietspad is. Bij het bestemmingsplan is vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen er moeten komen en daar zijn de zes parkeerplaatsen bij De Trekschuit daadwerkelijk voor nodig.

Ons Diemen merkt op het niet te hebben gehad over de parkeerplaatsen.

Wethouder Scholten zegt dat Ons Diemen het heeft gehad over de noodzaak van de keerlus. Vastgesteld is de minimale hoeveelheid parkeerplekken en die zes dragen daaraan bij. Als daar alle parkeerplekken zijn gevuld is het draaien van een auto al een stuk lastiger. Dat zal ertoe leiden dat de mensen achteruit de Muiderstraatweg op gaan of de parallelweg daarvan. Daarom is het verkeerstechnisch nuttig om daar een keermogelijkheid te maken. Natuurlijk is het een sympathiek idee om te wachten totdat alle bewoners daar zijn maar er zijn nu besluiten nodig die rechtsgeldig zijn om het appartementencomplex af te maken. De besluiten dienen ook direct te worden uitgevoerd. De andere woningen worden snel gebouwd en die verkeersdruk komt eraan. In september gaat het nieuwe schoolgebouw open en dan zal het verkeer over De Trekschuit naar die school er waarschijnlijk niet meer zijn want dat gaat dan over de Sportlaan. Het openmaken van De Trekschuit kan wachten tot

de vakantieperiode begint want dan is er geen schoolverkeer meer in de straat. Bij Het Pontveer zal de rijweg zo nu en dan geblokkeerd zijn vanwege het bouwverkeer ten behoeve van de appartementen en dan zijn er alternatieven nodig. Die alternatieven zijn ook verderop in de wijk nodig als er bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden aan een straat moeten gebeuren.

Het college heeft de voorkeur voor tweerichtingsverkeer in beide straten. De effecten zijn geschetst wanneer dit anders wordt gedaan. Bij de eenrichtingsvariant ontstaat de situatie dat een van de straten vanaf de Muiderstraatweg niet inrijdbaar is. Dan wordt het risico gelopen dat de mensen toch de straat inrijden en tot de conclusie komen dat ze niet verder kunnen en dan moet er weer iets anders gebeuren op de ventweg. Dat is een risico. Een variant met twee keer eenrichtingsverkeer leidt tot wat extra bewegingen op de straten daarachter. Die zijn verkeerstechnisch niet onoverkomelijk maar het is onhandig om eenrichtingsverkeer in te stellen wanneer dat voor de intensiteit van het verkeer niet nodig is. Om een beeld te geven van verkeersintensiteit: de Burgemeester Bickerstraat kent ongeveer 1700 auto's per dag en de Ouddiemerlaan ongeveer 1400. Met eenrichtingsverkeer scoort die variant een stuk slechter voor het geluid op Het Pontveer en dat betekent waarschijnlijk dat er dan al maatregelen moeten worden genomen.

VVD begrijpt dat door veel kruisingen te creëren het gevoel ontstaat van een bebouwde kom. Op de Muiderstraatweg zijn het echter allemaal voorrangskruisingen en de mensen trappen dus hun gaspedaal in.

Wethouder Scholten zegt dat dit niet het geval zal zijn met linksafslaand verkeer.

VVD merkt op dat met name het geluid van de tram de boventoon voert op Het Pontveer. Of er dan een auto meer of minder rijdt maakt dan niet zoveel uit. Bovendien rijdt daar ook nog een trein en die zal ook enige geluidsbelasting met zich meebrengen. Pantar genereert nogal wat verkeersbewegingen. Het zou te verkiezen zijn om het vrachtverkeer en de personenbusjes zoveel mogelijk langs de flanken van de wijk te laten rijden en dat zou met variant 6 eerder worden bevorderd.

Ons Diemen geeft aan dat in heel Diemen Zuid 10.000 inwoners zonder problemen door de wijk rijden terwijl daar ook nog woonerven zijn terwijl de wethouder van het verkeer in de Sniep een heel drama maakt. Waarom wil het college de wens van de bewoners niet in vervulling te laten gaan?

D66 is van mening dat de wethouder wel degelijk argumenten heeft aangedragen waardoor de wens van de bewoners niet zou kunnen worden gehonoreerd. Is het mogelijk om door een bepaald soort asfalt te gebruiken het geluid van het wegverkeer zo te beperken dat dit voor de bouw van de appartementen amper gevolgen heeft? Wijkt de verkeersdruk in 2030 niet zoveel af van die van 2020/2021? Wanneer De Wissel en De Trekschuit van beweegbare paaltjes worden voorzien en op het specifieke moment worden gebruikt als omleidingsroute zou dit een tijdelijke blokkade op andere wegen kunnen compenseren.

GroenLinks zou een reactie van het college willen op het benutten van het groen in samenhang en samenwerking met de bewoners. De Ouderenpartij Diemen had het voorstel

om alles voorlopig maar zo te laten maar geldt dat ook voor het geplande fietspad op Het Tolhek?

Ouderenpartij Diemen stelt vast dat het college voorstelt om De Wissel en De Trekschuit open te stellen voor verkeer vanwege de geluidsbelasting op de nog te bouwen appartementen en dat er veel minder verkeerskundige redenen hiervoor aanwezig zijn. In de wijk kan immers maar 30 km/h worden gereden want er zijn veel drempels. Zijn er geen maatregelen te bedenken zoals bijvoorbeeld geluidsarm asfalt om die geluidsbelasting nog naar beneden te brengen? Is de motie die twee jaar geleden door de raad is aangenomen ook een verkeersbesluit? Het college heeft de motie immers overgenomen.

D66 sluit zich aan bij de oproep van GroenLinks aan de bewoners om voor de groenstrook met een goed plan te komen.

Ouderenpartij Diemen merkt op dat er al een groenstrook is langs Het Jaagpad. Wat wil je daar nog mee doen?

D66 zegt dat het aan de bewoners is om te kijken of ze daar mooie plannen voor kunnen bedenken.

Wethouder Scholten legt uit dat de trein een rol speelt voor de geluidsbelasting maar niet op Het Pontveer want daar staan woningen tussen. De tram speelt ook een rol maar de auto's moeten daar op een aantal punten bij worden opgeteld. Geluidsarm asfalt werkt vooral op snelwegen bij hoge snelheden maar hier is sprake van lage snelheden en dan is het effect van dit soort asfalt uiterst gering. Het nadeel van geluidsarm asfalt is bovendien dat dit zeer frequent moet worden schoongemaakt, onderhouden en vervangen worden wil het aan de ontwerpkwaliteit blijven voldoen. Daarom dienen uiteindelijk de berekeningen wel gemaakt te worden.

Er wordt wel degelijk rekening gehouden met het belang van de bewoners maar er dient ook rekening te worden gehouden met het belang van de bewoners die er nog niet wonen en de bewoners die ten westen van Het Pontveer wonen die ook wellicht met hun kinderen naar de speelplek willen gaan. Vanuit die overweging dient de belasting van Het Pontveer zo laag mogelijk te worden gehouden.

Het meeste verkeer van Pantar gaat over Het Pontveer. De situatie van variant 6 wordt dus eigenlijk al gecreëerd door de wijziging van de inrichting bij Pantar en wijzigingen in de inrichting van Het Pontveer. Voor de berekeningen dient een verkeersdruk te worden gehanteerd op het moment dat de wijk af is en in 2020 is de wijk nog niet af. In 2030 modelmatige wel maar hij is al een paar jaar eerder af. Het model kent echter geen variant tussen 2030 en 2020.

Het probleem met paaltjes is dat bestuurders van bromfietsen in kennelijke staat tegen de palen aanrijden en vervolgens de gemeente aansprakelijk stellen. Als wegen worden afgesloten met palen die na twee weken weer open worden gezet is dat niet de meest ideale situatie voor verkeer en voor kinderen om daaraan te wennen en het plaatsen van de paaltjes betekent dat andere wegen weer zwaarder worden belast.

De bewoners zouden eens bij De Omloop moeten kijken naar de natuurspeeltuin. Het zou leuk zijn om een van de speelvelden op die manier in te richten. Met de uitvoering van het besluit kan even worden gewacht tot het begin van de schoolvakantie en de school gaat

verhuizen naar de andere kant. De motie is geen verkeersbesluit. Het college en niet de raad is bevoegd om verkeersbesluiten te nemen en de motie duidde erop om de executie van het jaren eerder genomen verkeersbesluit even uit te stellen. Dat wordt gedaan maar dat heeft het verkeersbesluit als zodanig niet aangetast.

Conclusie:

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

4. Jaarstukken en Kadernota Vervoerregio Amsterdam

Ouderenpartij Diemen vindt het jammer dat in de kadernota niets wordt teruggevonden over voetgangers. Dat is ook een doelgroep in het verkeer die tot de zorg van de Vervoerregio gerekend mag worden.

VVD zegt dat de wens van de Ouderenpartij Diemen zal worden meegenomen bij een van de volgende vergaderingen van de regioraad.

CDA vraagt of de wethouder wat meer kan vertellen over zaken die specifiek Diemen aangaan aangezien dit niet op detailniveau valt terug te lezen in de stukken.

GroenLinks sluit zich aan bij de vraag van het CDA wat de gevolgen zijn van de stukken voor Diemen. Naar de beantwoording van de technische vragen wordt uitgezien.

Wethouder Scholten stelt dat in eerste instantie Diemen wordt teruggevonden in allerlei besluiten die de gemeente zelf neemt, soms met en soms zonder hulp van de vervoerregio. Bij de ondertunneling van het spoor is bijvoorbeeld een bijdrage van de vervoerregio. Dat geldt ook voor de Oost-West As en de fietsontsluiting in Holland Park.

Wat betreft de technische vragen van GroenLinks: in de afgelopen jaren is gemerkt dat de reserve van de vervoerregio nog steeds hoog is. Het dagelijks bestuur heeft gezegd dat die reserve niet zo hoog hoeft te zijn en dat een aantal projecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Daarmee gaat de reserve omlaag. De BDU-gelden is geld van het Rijk dat naar de provincies gaat en de vervoerregio. Het Rijk bepaalt de omvang van de BDU-gelden en hoe dat verdeeld wordt. De daadwerkelijke besteding speelt niet echt een rol bij de uiteindelijke toewijzing van deze gelden. Op het moment dat die uitkering omlaaggaat is er minder geld beschikbaar voor het openbaar vervoer of het wegverkeer en dat betekent dat onmiddellijk moet worden ingegrepen in de lopende uitgaven.

Op de vraag over de milieueffecten van elektrische bussen kan geen antwoord worden gegeven. Op het moment dat er een nieuwe aanbesteding is kan elektrisch worden voorgeschreven. Dat is in Amstel-Meerlanden gebeurd en dat heeft geleid tot 100 elektrische bussen. Niet bekend is wat de CO2-beperking is maar dat heeft ook geen rol gespeeld. Het ging erom dat dit goed was voor het milieu maar dat het wel wordt afgewogen wat betreft de prijstechnische consequenties en dat is gebeurd. Is dit een vraag van nice to know?

GroenLinks zegt dat dit inderdaad een vraag van nice to know was. Er hoeft geen zienswijze te worden ingediend.

Ouderenpartij Diemen zou graag zien dat bij investeringsbeslissingen als het gaat om bijvoorbeeld elektrische bussen of het aanleggen van ledverlichting wordt gezegd hoeveel minder CO2 wordt uitgestoten. Dit is ook belangrijk om uit te dragen in het kader van de duurzaamheidsambities in het coalitieprogramma.

Wethouder Scholten merkt op dat de 100 elektrische bussen niet in Diemen rijden en daarom geen effect hebben voor Diemen. Als in de raad een discussie over het aanbrengen van ledverlichting plaatsvindt zal die afweging plaatsvinden. Het dagelijks bestuur heeft bij de investeringsbeslissing een aantal jaar geleden meegewogen dat elektrische bussen per definitie veel beter zijn in grootstedelijk gebied dan dieselbussen.

Leefbaar Diemen vraagt wie de gemeente Diemen gaat vertegenwoordigen in het dagelijks bestuur. Hoe staat het met het rapport over het doortrekken van lijn 19? Wanneer gaat dat komen?

CDA kan instemmen met het verslag zoals het er ligt maar verzoekt om de raad mee te nemen in welke doelstellingen vanuit Diemen worden meegenomen naar de vervoerregio.

De voorzitter zegt dat dit een mooie taak is voor de vertegenwoordigers van Diemen binnen de vervoerregio.

Wethouder Scholten geeft aan dat het onderzoek naar lijn 19 op zijn vroegst pas in de tweede helft van het volgende decennium een rol speelt. Tot nu toe is gebleken dat het volstrekt niet relevant is om het door te trekken. De verliezen op het openbaar vervoer nemen toe en de toegevoegde vervoerswaarde is beperkt.

Conclusie:

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

7. Sluiting

De voorzitter sluit het openbare deel van de vergadering om 22.21 uur.