

INFORMATIEVE RAAD 9 MAART 2023

Notulen van de vergadering

Voorzitter: mevrouw S. Kuilman

Griffier: de heer W. van Zanen

Tevens aanwezig: de heer E. Bouwhuis (GL), de heer T.A.C. de Bruijn (GL), mevrouw N. van Engelen (GL), de heer W. Advokaat (OD), de heer J. de Jong (OD), mevrouw N.F.C. Moors (OD), de heer H.J. Berkhout (D66), de heer R. Poelwijk (D66), mevrouw O.U. Ramautarsing (D66), de heer H. Dijkman (VVD), de heer E.H. Timmer (VVD), mevrouw V.A. Voermans (VVD), de heer W.K. van Es (PvdA), de heer F.W. Geerts (PvdA), de heer P.A. Prins (OPD), de heer M. Grishaver (OnPD) en mevrouw A.R. van Marion (OnPD)

Vanuit het college aanwezig: wethouder J. Prins

Ambtelijke ondersteuning: de heer J.W. Hut

1. Opening en mededelingen door de voorzitter, vaststelling agenda

De voorzitter heet iedereen van harte welkom.

Het raadslid De Jong is vandaag jarig en er zal namens hem straks een traktatie worden uitgedeeld. Bovendien is vandaag ook het raadslid Van Engelen jarig.

Met de voorliggende agenda wordt ingestemd.

2. Bijpraten stand van zaken op de volgende onderwerpen:

- **Regionale verkeersprojecten**
- **Verkeersveiligheid**
- **Mobiliteitsvisie**

De heer Hut (beleidsmedewerker Verkeer en vervoer) zegt dat er 3 belangrijke regionale verkeersprojecten zijn, namelijk het beleidskader Vervoerregio Amsterdam, de concessie Amsterdam (het OV in Diemen behalve de trein) en de vervolgstudie SAAL.

Er is nu een beleidskader van de Vervoerregio Amsterdam uit 2017 en dat wordt momenteel vernieuwd. Het gaat in op het totale verkeer- en vervoersysteem en het openbaar vervoer.

Ambtelijk is het concept bijna gereed en het wordt in de regioraad van 9 mei aanstaande behandeld waarna het wordt vrijgegeven. De Vervoerregio biedt de mogelijkheid aan gemeenteraden om het toe te lichten. Het komt ook nog via een andere route naar de gemeenteraad. In die periode bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Hierin worden belangrijke keuzes gemaakt voor de komende jaren wat betreft het mobiliteitssysteem.

Via een concessie wordt het openbaar vervoer voor de komende 10 jaar in de markt gezet. In dit geval gaat het om een investering aan het GVB. De intentie is dat het GVB blijft. Regioraadsleden, ook vanuit Diemen, zijn hierbij betrokken via de klankbordgroep. In Diemen is er een heel goed openbaar vervoer en het is van groot belang dat dat zo blijft en verder wordt verduurzaamd. Dat zijn dingen die erin terugkomen en zodra het wordt vrijgegeven komt het ook in de raad terug. Het gaat in 2025 in en tot die tijd blijft de huidige concessie van kracht.

VVD vraagt waar de inbreng van Diemen is in dit proces.

De heer Hut meldt dat een programma van eisen wordt opgesteld en daar levert Diemen ambtelijke inbreng in namens het college. Het concept wordt in de eerste helft van dit jaar opgesteld en het wordt ook in de regioaad besproken. Als er grote wijzigingen plaatsvinden kan het college besluiten om het ook in de gemeenteraad te bespreken.

Ons Diemen vult aan dat de heer Jägers namens de gemeente deelnemer is aan de klankbordgroep. Via hem komt de informatie binnen en die zal worden gedeeld met de raad. Misschien dient ook de inbreng van inwoners te worden meegenomen. Bijvoorbeeld het Alexanderplein is altijd een probleempunt omdat de halte daar vrij smal is.

De heer Hut zegt dat er naast de concessie ook jaarlijks vervoerplannen zijn. In de maand december wordt altijd de dienstregeling aangepast van hoe het openbaar vervoer gaat rijden. In de afgelopen coronajaren is landelijk het gebruik van het openbaar vervoer verminderd en dat heeft effect gehad op de frequentie van verschillende lijnen, ook in Diemen. Dat is iets dat scherp in de gaten wordt gehouden vanuit de concessie en ook de jaarlijkse vervoerplannen.

OV SAAL staat voor Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad. Er is een studie geweest hoe het treinverkeer van Flevoland naar Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid efficiënter kan worden. Dat heeft geleid tot een nieuw bedieningsmodel. Dat houdt in dat er meer intercity's gaan rijden naar Amsterdam Zuid en minder naar Amsterdam Centraal vanuit Flevoland. Dat heeft effect op het spoor dat langs Diemen Zuid loopt want daar komen meer intercity's en minder sprinters. Het lijkt erop dat 3 sprinterstations op die lijn, namelijk Diemen-Zuid, Duivendrecht en Amsterdam-Rai, komen te vervallen. Diemen heeft al een aantal jaren geleden aangegeven dat dit geen wenselijke ontwikkeling is. In dat proces is afgesproken dat er een aanvullende studie gaat worden gedaan en dat zal dit jaar plaatsvinden. In de studie worden mogelijke effecten geanalyseerd van het eventueel vervallen van de treinbediening, namelijk de effecten op de gebiedsontwikkelingen die er al zijn. Dit is bijvoorbeeld heel relevant voor Holland Park en de campus. Dit zal met veel aandacht worden gevolgd maar het definitieve besluit wordt pas in 2025 genomen. Overigens worden alle 3 regionale verkeersprojecten door de Vervoerregio Amsterdam getrokken en Diemen is daarbij ambtelijk en bestuurlijk aangesloten.

De gemeente Amsterdam is bezig met een mobiliteitsplan en dat zal effect hebben op Diemen. Voor Zuidoost gaat een nieuw mobiliteitsplan gemaakt worden. Als daar ontwikkelingen zijn die moeten worden besproken zal dat zeker worden gedaan.

Vorig jaar is geen besluit genomen over de IJmeerverbinding, de treinverbinding tussen Amsterdam en Almere, en dit ligt min of meer stil. Het wacht op financiering. Verwacht wordt dat er dit jaar en het komende jaar geen ontwikkelingen zijn op dit gebied. Als het toch anders wordt zal dat worden gemeld.

Ouderenpartij Diemen memoreert dat de wethouder van Haarlemmermeer in het laatste AM-raadsledenplatform heeft verteld dat men bezig was om de IJmeerlijn weer opnieuw te agenderen met het oog op het binnenhalen van subsidie volgend jaar of het jaar daarop. Er wordt dus nog steeds over vergaderd.

De heer Hut geeft aan dat er een MIRT-onderzoek is gedaan voor de verdeling van geld door het Rijk over grote infrastructurele ruimtelijke en transporttrajecten. Uit het onderzoek is gekomen dat het een zekere toegevoegde waarde heeft om zo'n metrolijn te realiseren. Een volgende fase zou een MIRT-verkenning zijn en dan wordt ook naar de ruimtelijke componenten gekeken van waar moet die komen en moet die ondergronds of bovengronds worden aangelegd enzovoort. Als die fase opgestart wordt moet er zicht zijn op financiering maar er zijn geen geluiden dat die verkenning snel wordt opgestart. Er is geen zicht op dat

nog dit jaar een besluit wordt genomen. Duidelijk is dat het wel weer een keer op tafel gaat komen maar daarbij gaat het om vele miljarden en dat is serieus geld.

Wethouder Prins vult aan dat eind van het jaar weer een volgende vergadering van BO-MIRT is. Daar zal het ongetwijfeld weer op tafel komen maar zeker dit jaar wordt geen financiering vanuit het Rijk verwacht en het zal dus ook niet dit jaar opgestart worden. Op zijn vroegst komt eind 2024 in de BO-MIRT iets op tafel met financiën.

De heer Hut geeft aan dat een informatiebrief wordt opgesteld om de raad te informeren over hoe het gaat met de verkeersveiligheid in Diemen, waar staan we, wat doen we, wat zijn de trends en wat moet er nog extra gebeuren. Er zijn geen specifieke locaties die heel erg negatief naar voren komen in Diemen. Er zijn geen blackspots waar regelmatig bijna-ongelukken gebeuren maar er zijn wel plekken in Diemen die niet optimaal veilig zijn.

GroenLinks zegt dat de fractie door meerdere inwoners wordt aangesproken over een aantal punten die als verkeersonveilig worden beschouwd. Het zou mooi zijn als vanavond kan worden verteld of die al in beeld zijn en in hoeverre en wanneer er wat mee gedaan gaat worden. Het meest nijpende is de Prins Bernardlaan vanaf De Sniep tot De Nieuwe Kring. Er wonen heel veel kinderen op De Sniep waarvan er verschillende op De Nieuwe Kring zitten en dat is daarom een nijpend punt geworden. Zo zijn er nog een aantal andere punten waar de fractie zich zorgen over maakt.

Ouderenpartij Diemen memoreert dat de fractie vorige week vragen heeft gesteld over de Weesperstraat en de P.J. ter Beekstraat. Alle fracties hebben gezien ontvangen klachten van inwoners over onvoldoende zicht op locaties die officieel geen blackspot zijn maar wel moeilijke plekken zijn en hopelijk gaat de informatiebrief daarop in.

De heer Hut herkent de locaties die door de raadsleden worden genoemd. De Prins Bernardlaan staat voor reconstructie op het programma en eigenlijk de hele hoofdas. Begin dit jaar vindt de voorbereiding plaats en in 2025 moet het waarschijnlijk gaan gebeuren.

GroenLinks hoort zorgen van inwoners dat als het pas in 2025 gebeurt, of dan in de tussentijd niet kan worden gekeken naar andere oplossingen die wat verder gaan dan een smiley die daar binnenkort wordt geplaatst om mensen te belonen als ze niet te hard rijden vice versa. Zo'n smiley werkt immers maar heel kort.

Wethouder Prins zegt dat als blijkt dat de situatie zo ernstig is dat de reconstructie naar voren moet worden gehaald dit met de raad moet worden besproken. Het is echter aan de raad wat prioriteit krijgt.

D66 vraagt hoe wordt vastgesteld wat meer urgent is dan een andere plek. Hopelijk wordt daar aandacht aan besteed in de informatiebrief. De ervaring leert dat het daar elke dag bijna misgaat met verkeersdeelnemers.

De heer Hut zegt dat in de informatiebrief nader zal worden ingegaan op de projecten die al zijn aangekondigd in de begroting. Daar staat niet welke afweging daaraan ten grondslag ligt en daar zullen een aantal zinnen aan worden gewijd. Dan gaat het bijvoorbeeld om de Weesperstraat en de zijwegen Treubweg en Venserweg, dat daar bijvoorbeeld snelheidsremmers worden aangebracht maar de totale afweging voor Diemen komt niet in de informatiebrief terug.

D66 zegt dat het specifiek voor deze locatie belangrijk is om te kijken naar de verkeersinrichting en niet zozeer naar de snelheid.

Ouderenpartij Diemen wijst erop dat alle bevoegdheden in deze zijn overgedragen aan het college. De raad kan alleen maar vragen stellen en aandacht vragen voor. Dit leidt echter meestal niet tot bevredigende oplossingen. De zijstraten van de Weesperstraat staan al lang in de begroting en die maatregelen hadden al uitgevoerd moeten worden in 2022. Wat bedoelt de wethouder dan met de raad moet prioriteiten stellen?

Wethouder Prins legt uit dat wat in de begroting staat daar uitvoering aan wordt gegeven in de ambtelijke planning. Als de raad toch andere prioriteiten wil stellen hoort het college dat graag want dan wordt daar ook naar gekeken.

Ouderenpartij Diemen vraagt wanneer de raad morgen een besluit neemt om € 100.000 beschikbaar te stellen om de Prins Bernardlaan verkeersveiliger te maken, wat dat in de praktijk betekent.

Wethouder Prins zegt dat het niet alleen om geld gaat maar ook om capaciteit om die werkzaamheden uit te voeren. Dan zal waarschijnlijk ook moeten worden gezegd op andere punten van die worden even uitgesteld om de gelden in te zetten op een ander project.

Ouderenpartij Diemen wijst erop dat in het coalitieprogramma is vastgesteld dat in de gehele bebouwde kom 30 km wordt ingevoerd met uitzondering van. Dan wordt niet duidelijk aangegeven waarom dit bij de Weesperstraat niet mogelijk is. De raad kan dit wel naar voren te brengen maar krijgt daar geen grip op.

Wethouder Prins legt uit dat het coalitieakkoord over 4 jaar gaat en dat geldt ook voor de uitvoering van die 30 km maatregel. Er zullen prioriteiten moeten worden gesteld omdat niet alles direct in de begroting kan worden gezet.

Ouderenpartij Diemen memoreert dat het college net een verkeersbesluit heeft genomen dat in de Weesperstraat geen 30 km wordt toegepast.

Wethouder Prins zegt dat deze vraag al schriftelijk is ingediend en die zal ook worden beantwoord.

De heer Hut geeft aan dat er nu niet echt een afweging is van wat zijn de meest onveilige plekken in Diemen en waar moet het snelst op worden ingezet. Dat wordt in de Mobiliteitsvisie beschreven en vastgelegd. Er zal dan ook worden ingegaan op wat zijn verkeersonveilige plekken en wat moeten we daarmee.

Ons Diemen merkt op dat er ook meldingen worden gedaan bij Veilig Verkeer Nederland. Hoe komen die binnen in de ambtelijke organisatie en hoe wordt daarnaar gekeken?

De heer Hut zegt dat er momenteel geen meldingen bekend zijn via VVN maar als die binnenkomen worden die beantwoord of er wordt serieus naar gekeken.

Ons Diemen memoreert dat er een melding is gedaan door VVN op 12 februari jongstleden. Dat betreft de sportvelden van De Kersenboom, dat het fietspad eindigt in het niets en dat de auto's daar te hard bij de parkeerplaats rijden.

De heer Hut zegt dat als zo'n melding wordt gedaan er serieus naar wordt gekeken maar deze exacte melding is hem niet bekend. In ieder geval komt er als er niets mee wordt gedaan een onderbouwd antwoord. Het onderwerp De Kersenboom komt regelmatig terug en ook met de school is uitgebreid contact geweest over verkeersveiligheid en andere zaken. Daar zijn ook een aantal afspraken over gemaakt.

Doortrappen is een landelijk programma gericht op fietsveiligheid en dan betreft dat vooral de oudere fietser. Afgelopen januari is er een fietsspiegelactie in Diemen geweest. Er gaat ook een soort fietsevenement worden gehouden waar wat bredere activiteiten worden ontplooid over dit onderwerp samen met de Stichting Welzijn Diemen, lokale fietswinkels en andere regionale partijen. Dit wordt mede door de Vervoerregio Amsterdam bekostigd en georganiseerd. Er gaat een nader onderzoek worden gedaan naar de oversteek van de Weteringweg naar het Diemberbos omdat de verwachting is dat dit nog een groter knelpunt gaat worden in de toekomst. Dat staat voor dit jaar op de begroting. De drempels in de Weesperstraat waren inderdaad in 2022 in de begroting opgenomen maar dat is niet gelukt. Dat wordt met spoed dit jaar opgepakt.

D66 vindt dat snel rijdende elektrische fietsen ook een onderwerp is waaraan aandacht moet worden besteed want daardoor worden nogal eens bijna-ongelukken veroorzaakt.

De heer Hut bevestigt dat.

VVD vraagt of in de komende informatiebrief daar dan ook rekening mee wordt gehouden. In Diemen zijn mooie fietspaden maar daarop rijden scooters ook vaak heel snel. Op het Schelpenpad staat nu een bord van let op want er zijn kinderen die daar spelen maar mensen worden daar weggejaagd omdat iedereen daar heel snel rijdt. De regels die voor alle tweewielers gelden moeten ook worden gehandhaafd.

De heer Hut zegt dat er zeker op wordt gehandhaafd. In de informatiebrief wordt ook ingegaan op welke doelgroepen een verhoogd risico hebben. Het is een landelijke trend dat er meer ongelukken gebeuren met fietsers, vooral de oudere fietsers, en elektrische fietsen hebben daar een bijdrage aan geleverd. In de informatiebrief wordt ook verwezen naar een onderzoek dat eerder is uitgevoerd naar de verkeersdeelnemers met een verhoogd risico in het verkeer en dit is ook specifiek voor Diemen onderzocht. Dan gaat het om oudere en jonge fietsers en voetgangers en mensen op een motor en een bromfiets.

D66 stelt dat er ook geleerd kan worden van wat andere gemeenten met elektrische fietsen en scooters doen.

VVD wijst erop dat fietsers niet alleen slachtoffers zijn maar ook vaak ongelukken veroorzaken. Voetgangers die gewoon slenteren worden weggejaagd door snelle fietsers en daar zou wat aan gedaan kunnen worden. Daar moet in de informatiebrief aandacht aan worden besteed.

De heer Hut zegt dat de hele snelle fietsers juridisch gezien bromfietsers zijn en die mogen in een deel van Diemen op het fietspad fietsen. Met name in Diemen Zuid zijn het bromfietspaden. Dat staat ook in het college-uitvoeringsprogramma dat dit eigenlijk niet kan maar dit is van oudsher ontstaan in Diemen. Daar zal later in deze collegeperiode serieus naar worden gekeken. Dat moet samen met de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio worden bekeken want het loopt door in Zuidoost. Het is sowieso een belangrijk aandachtspunt op plekken waar niet gefietst mag worden en dan gaat het om handhaving.

Onafhankelijke Partij Diemen stelt dat er ook in het donker heel gevaarlijke kruispunten zijn en dat moet de grootste prioriteit hebben op dit moment. Bijvoorbeeld het stukje aan het eind van de Ouddiemerlaan. Dat moet een grotere prioriteit hebben dan het aanpakken van fietspaden of elektrische fietsen.

De heer Hut zegt dat het goed is om later bij de Mobiliteitsvisie die discussie met elkaar te voeren van wat willen we nou eigenlijk met verkeersveiligheid in Diemen, wat zijn de onderwerpen, wat zijn de locaties en wat heeft prioriteit.

GroenLinks merkt op dat er in Diemen veel woonerven zijn en daar mag officieel maar 15 km/h worden gereden. Het valt op dat daar vaak harder dan 30 km/h gereden wordt. In hoeverre weten de mensen nog dat je op een woonerf maar 15 km/h mag rijden? Wellicht is de oplossing dat bij het woonerfbord de snelheidslimiet expliciet wordt getoond. Langs de waterspeelplaats in Diemen Zuid richting Duivendrecht en de Rozenburglaan oversteken, daar was vroeger altijd een zebrapad maar toen de brug daar iets werd aangepast is het zebrapad nooit teruggekomen. Er wordt door auto's ontzettend hard gereden terwijl het overzicht bij die oversteek wanneer je Diemen in wilt lopen door de bocht niet altijd even goed is. Begrepen is dat het hier gaat om het grondgebied van de provincie maar in hoeverre kan de gemeente hier de juiste partij prikkelen om er wat aan te doen?

De heer Hut weet inhoudelijk niet wat daar precies speelt maar er is natuurlijk altijd contact met buurgemeenten en er kan naar gekeken worden. Wat betreft de woonerven: de gemeente past de verkeersborden toe die de wet voorschrijft om een woud aan borden te voorkomen en een bord met 15 km/h voldoet niet aan de wetgeving. Dit wordt niet toegepast in Diemen want het kost veel extra borden.

PvdA neemt aan dat veel fietsers de verkeersregels niet kennen. De VVN heeft hele mooie borden waar de gedragsregels op staan. Is het een idee om bij in- en uitgaande wegen die borden te plaatsen?

Ouderenpartij Diemen stelt dat er wel wat wordt verwacht van het college op het gebied van handhaving ten behoeve van de verkeersveiligheid. De gemeente Amsterdam heeft ingevoerd dat scooters op de rijbaan moeten rijden en Diemen zou dat ook kunnen besluiten want dat geeft een stuk duidelijkheid. Er moet worden opgetreden tegen opgevoerde elektrische fietsen, brommers en scooters. Verwacht wordt dat de informatiebrief daarop ingaat. De raad stelt dit soort zaken elke keer aan de orde maar heeft het gevoel dat er niet naar geluisterd wordt.

GroenLinks zegt dat dit gevoel niet leeft bij de fractie van GroenLinks.

Ouderenpartij Diemen merkt op dat dit soort zaken steeds worden doorgeschoven naar de wethouder van Verkeer en er moet nu echt in de informatiebrief op worden ingegaan en dat niet pas in de loop van deze raadsperiode daar met de raad verder over gesproken kan worden want dit is een urgente zaak.

De heer Hut meldt dat goed gekeken zal worden hoe invulling kan worden gegeven aan het onderwerp verkeersveiligheid. Diemen heeft geen integrale mobiliteitsvisie en het is heel goed dat naast de Mobiliteitsvisie van de Vervoerregio naar de Diemense situatie wordt gekeken op allerlei terreinen. Dan gaat het om verkeersveiligheid, het wegennet, de fietsstructuur, het openbaar vervoer en ook gezondheid en inclusiviteit zijn thema's die steeds meer terugkomen en de omgevingsvisie legt een enorme ambitie op de openbare

ruimte waar mobiliteit een onderdeel van is. Gepland is om in september aanstaande in de gemeenteraad ter vaststelling een startnotitie in te brengen en dat is een goed moment om allerlei onderwerpen die vanavond aan de orde kwamen ook te bespreken. Dan wordt ook ingegaan op de participatie die daarna wordt georganiseerd. In de startnotitie zullen de thema's staan waarover met elkaar gesproken gaat worden en hoe de gemeente die denkt op te pakken. Daarna wordt het proces ingegaan om ergens volgend jaar het stuk vast te stellen.

PvdA vraagt of in de Mobiliteitsvisie ook wordt gekeken naar de staat van onderhoud want station Diemen-Zuid heeft bijvoorbeeld wel een opknapbeurt nodig.

De heer Hut legt uit dat onderhoud bij een andere afdeling hoort en dat daar ook andere stukken voor zijn. Er zal wel iets over worden gezegd maar het gaat vooral over het systeem van waar willen we naartoe. Er zal wel in worden gezegd waar het aan moet voldoen. Er zal bijvoorbeeld in staan aan welke kwaliteit het fietsnetwerk en het OV moet voldoen.

PvdA zegt dat het dan ook moet gaan over de toegankelijkheid als je bijvoorbeeld ziet hoe alle tegels los liggen bij het treinstation enzovoort.

De heer Hut geeft aan dat toegankelijkheid absoluut een thema is. Overigens heeft de Vervoerregio hier ook een beleidsvisie over en daar zal dan ook naar worden verwezen. Toegankelijkheid, inclusiviteit en mobiliteit voor iedereen. Ook mensen die er het meest moeite mee hebben moeten er ook gebruik van kunnen maken. Dat zijn dus onderwerpen die zeker terugkomen. Als er raadsleden zijn die nu al ideeën hebben over wat er in moet komen is dit het moment daarvoor.

Ouderenpartij Diemen stelt dat verkeersveiligheid urgent is en de Mobiliteitsvisie is iets voor de langere termijn waaraan de komende jaren kan worden gerefereerd als iets moet worden gedaan aan mobiliteit. Het mag niet zo zijn dat verkeersveiligheid wordt ondergebracht in een bredere Mobiliteitsvisie terwijl er elke keer op het gebied van verkeersveiligheid onderwerpen zijn die snel apart aangepakt zouden moeten worden.

Wethouder Prins wijst erop dat in elke gemeente deze problematiek speelt. In Zaanstad loopt een pilot met betrekking tot handhaving. Handhaving in Diemen ligt bij de politie en een handhaver in Diemen mag geen fietser bekeuren. Er wordt met belangstelling gekeken naar alle regiogemeenten hoe ze dit oppakken. Er wordt ook geleerd van de pilot die in Utrecht heeft plaatsgevonden. Wellicht zal binnenkort gekeken worden naar de uitbreiding van het takenpakket van handhaving. De raad zal informatie krijgen over de genoemde pilots. Verkeersborden worden geplaatst op basis van de verkeerswetgeving. Er wordt wel gekeken of er een bordje met 15 km/h bij kan worden geplaatst maar dat is geen garantie dat de mensen zich daar ook aan houden. Vooral pakketbezorgers willen nogal eens hard over een woonerf rijden en daar zit ook een aspect sociale controle aan. Natuurlijk kunnen er ook borden worden opgehangen met gedragsregels maar als iemand er hard voorbijfietst kan die het niet lezen. Daar zal naar gekeken worden maar het effect moet nog worden gezien. Donkere oversteekplaatsen is een van de prioriteiten die vanavond zijn gehoord maar het college moet kijken naar waar de meeste urgentie zit.

GroenLinks vraagt wat betreft de Prins Bernardlaan als het pas 2025 wordt, of er alternatieven kunnen worden verzonden waardoor het in de tussentijd al iets veiliger kan worden gemaakt want daar komen heel vaak bijna-ongelukken voor en veel ouders maken zich daar zorgen over.

Wethouder Prins herkent die zorg want als de kinderen daar uit school komen en de straat opvliegen is dat echt een probleem. Goed zal naar de prioriteiten worden gekeken wat het eerst moet worden opgepakt.

GroenLinks vraagt of er alternatieven zijn waardoor het in de tussentijd tot 2025 al iets veiliger kan worden gemaakt.

Wethouder Prins zegt toe dat zal worden gekeken naar mogelijkheden om daar Quick wins te maken. Dit zal in het college worden besproken.

Ons Diemen merkt op dat in de Verkeersveiligheidscoalitie onder andere de gemeente Amsterdam, de ANWB, de VRA en nog een aantal partners zitten. Die hebben een manifest gemaakt waarin oplossingen staan waar misschien nog niet aan gedacht is.

De heer Hut is niet bekend met dit manifest maar een paar jaar geleden heeft de gemeente voor nul verkeersslachtoffers in 2030 getekend. Dat was ook een soort manifest dat door de hele regio is ondertekend. Er wordt intensief samengewerkt met de regio voor verkeersveiligheid maar naar het bewuste manifest zal worden gekeken.

VVD vraagt of snelle fietsers en scooters van het fietspad af ook in de Mobiliteitsvisie wordt meegenomen.

Wethouder Prins zegt dat dit zeker wordt meegenomen in de visie want de verschillen in snelheid op fietspaden is een probleem. Daarnaast zal worden gekeken wat op de korte termijn kan worden gedaan maar het gaat vooral om het gedrag van de verkeersdeelnemer.

De heer Hut vult aan dat dit zeker wordt meegenomen in de Mobiliteitsvisie maar het staat ook apart genoemd in het college-uitvoeringsprogramma als onderwerp. Vanuit die hoek wordt het al sowieso opgepakt.

3. Fietsverbinding van Plantage de Sniep naar Diemen Zuid

De heer Hut memoreert dat in het verleden al is aangekondigd dat een vervolgstudie zou worden gedaan naar de aansluiting van de brug op de Weesperstraat en de verkeersveiligheid daarvan. Die is uitgevoerd. Het gaat om een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk van Diemen. Bij de Punt Sniep ligt geen brug en als men daarvandaan met de fiets wil naar station Diemen-Zuid moet men omfietsen via de Diemerbrug of via de Provincialeweg. Dit staat ook in de regionale netwerken genoemd als ontbrekende schakel. Daarom is onderzocht in hoeverre het haalbaar is om daar een nieuwe fietsverbinding aan te leggen, zowel recreatief als utilitair.

Ons Diemen begrijpt dat al eerder is geconstateerd dat er een ontbrekende schakel is maar wie heeft dat geconstateerd.

De heer Hut zegt dat het al eerder in de begroting is opgenomen dat er een onderzoek uitgevoerd gaat worden naar de ontbrekende schakel. De aanleiding om die fietsverbinding aan te leggen wordt groter omdat Plantage de Sniep groeit. Er zijn wat randvoorwaarden geformuleerd hoe dat verkeerskundig en stedenbouwkundig eruit moet zien. Destijds is het adviesbureau IPV Delft gevraagd om mee te denken, dat bureau is gespecialiseerd in bruggen, hoe het mogelijk is om die fietsverbinding te realiseren. Er dient met diverse randvoorwaarden rekening te worden gehouden waaronder spoorreserveringen want aan

beide kanten van het spoor ligt een planologische reservering voor mogelijk toekomstige uitbreidingen van het spoor. Daar is concreet geen sprake van maar die ruimte moet wel beschikbaar blijven en het gaat dan om de IJmeerverbinding die daar langs zou kunnen komen en mogelijk een uitbreiding van het treinspoor. Tijdens het onderzoek waren kabels en leidingen een enorm aandachtspunt. Daar zitten hoogspanningsleidingen bij die nu onder de grond liggen en daar moet meters vandaan van worden gebleven als een fundering wordt gebouwd en die liggen aan beide kanten van het spoor. Daarnaast ligt er het water. Dat is een recreatieve vaarroute maar wordt ook dagelijks gebruikt door de betonfabriek.

Er zijn een flink aantal varianten van de brug onderzocht. Dat heeft geleid tot 3 haalbare varianten. Dat is een hoge brug die ruim 4,5 m over het water gaat zodat de boten er onderdoor kunnen varen. Dan moet er een hellingbaan komen die heel lang is om een beetje comfort aan de fietsers te geven. De tweede variant is een variant met een soort Zeelandbrug over het water naar de andere kant van het spoor om daar verder te gaan en de derde variant is ogenschijnlijk de meest simpele, namelijk recht overstekend en dat is dus een rechte brug.

Bij de hoge brug begint de hellingbaan op de rotonde Muiderstraatweg. Dan wordt een helling van minder dan 2% aangehouden. Aan de andere kant hetzelfde verhaal maar daar is wat meer ruimte want het kan in het talud meegenomen worden. Bij de variant die over het water loopt is de hellingbaan wat langer waardoor het niet zo'n steile brug wordt. Alle varianten zijn technisch haalbaar.

D66 hoort over spoorreserveringen en dat betekent dus dat niet iets kan worden vastgemaakt aan het spoor. Voorts wordt over kabels onder de grond gesproken waarvan ver weg moet worden gebleven maar in een eerdere presentatie in de raad zijn over de IJmeerlijn plaatjes gezien dat er wel een hulproute en een fietsroute aan het spoor vastgemaakt zouden worden. Dat zou dan ook stuiten op die hoogspanningskabels.

De heer Hut zegt dat het klopt dat niet aan het bestaande spoor een fietsbrug kan worden vastgemaakt omdat daar die reservering ligt voor de IJmeerverbinding. Als die er mogelijk komt kan daar wel iets aan vastgemaakt worden. Er is nog niets bekend over hoe de IJmeerverbinding uitgevoerd zou kunnen worden. Daarvoor moet eerst een verkenning komen en dat wordt dan technisch uitgewerkt.

D66 begrijpt dat het technisch dus haalbaar zou zijn om een fietsbrug aan de spoorverbinding vast te maken.

De heer Hut geeft aan dat dit niet is onderzocht omdat de spoorreservering als een randvoorwaarde is meegekregen. Er is dus niet technisch naar de huidige brug gekeken of het mogelijk is om daar een brug aan te hangen.

D66 heeft gehoord dat de eerste 20 jaar en misschien nog wel langer niets zal gebeuren. Zou dat dan vóór die termijn toch niet een optie kunnen zijn?

De heer Hut zegt dat dit geldt voor de andere kant van het spoor en niet voor de IJmeerverbinding. Toch kan het ook voor de IJmeerverbinding nog wel 20 jaar duren voordat die er is maar het kan sneller gaan. De fundering voor de IJmeerverbinding is ook nog niet onderzocht.

GroenLinks vraagt of een hoogte van 4,5 m niet beperkend is voor het vrachtverkeer en het recreatieve verkeer over de trekvaart.

De heer Hut geeft aan dat het dan gaat om dezelfde hoogte als bij de huidige spoorbrug. Hier is over gesproken met Waternet en die heeft het liefst de eerste variant maar ook de variant onderdoor is mogelijk. Dat is ook getoetst op de haalbaarheid voor het vaarverkeer.

Ons Diemen begrijpt dat er een missing link is geconstateerd voor het fiets- en voetgangersverkeer. Hebben bewoners daarover geklaagd?

De heer Hut meldt dat dit al een paar jaar geleden in de begroting is opgenomen.

Ouderenpartij Diemen memoreert dat voordat Ons Diemen in de raad kwam de fractie al een voorstel heeft gedaan om daar een fietsbrug aan te brengen vanuit het idee dat die verbinding gemist werd omdat er maar 2 bruggen zijn in Diemen waarbij de brug over de Provincialeweg niet eens is meegeteld. Het werd steeds drukker op De Sniep en veel mensen moesten omrijden als ze naar het station Diemen-Zuid wilden. Het heeft heel lang geduurd maar uiteindelijk is er een post opgenomen voor onderzoek. Het is dus nog geen vaststelling door de raad dat die brug gemist wordt.

Ons Diemen stelt dat wanneer met de fiets wordt gegaan van de Havekottelaan in De Sniep naar station Diemen-Zuid vergeleken met de reisafstand met de fiets van de Weespertrekvaart naar het station het tijdsverschil nog geen 5 minuten is. Het is dus voor fietsers niet erg om.

De heer Hut meldt dat de 3 varianten ambtelijk zijn bekeken en variant 3, de rechte oversteek, heeft de voorkeur omdat het effect op de buurt wat kleiner is. Aan Goudappel Coffeng is gevraagd hoe dit qua verkeersveiligheid vorm kan worden gegeven.

VVD heeft het idee dat wat betreft de ruimtelijke kwaliteit naar de brug zelf is gekeken en niet naar de gevolgen want er gaat een variant over het Schelpenpad heen, een mooie weg langs het spoor, terwijl de Venserweg heel goed kan worden gebruikt. Er moet ook worden gekeken naar het groen en wat de gevolgen zijn voor de omgeving. Het gaat ten koste van de ruimte en dat is zonde.

De heer Hut zegt dat variant 3 aan beide kanten een vervolg kan krijgen, dus ook aan de Venserweg, maar daar wordt nog op teruggekomen.

VVD wijst erop dat het Schelpenpad heel populair is bij wandelaars. Het is heel belangrijk om de gevolgen aan de andere kant mee te nemen en dat wordt nu nog niet gedaan.

De heer Hut zegt dat dit zeker aspecten zijn waarmee later verder wordt gegaan. Technisch gezien is variant 3 de mooiste variant maar waar veiligheid een issue is. Er is uitgebreid gekeken hoe dit vorm kan worden gegeven maar er is geen variant die geen nadelen heeft. Het zijn allemaal voor de fietsers prima oplossingen maar dan heeft het bijvoorbeeld effect op de ontsluiting van het bedrijventerrein. Variant 2 en variant 3 zijn in de ogen van het adviesbureau en ook ambtelijk als verkeersonveilig beoordeeld. Een automobilist moet dan namelijk 3 keer fietsers kruisen vanaf de Venserweg. Variant 1, 4 en 5 zijn wel verkeersveilig. Variant 1 de brug, het fietspad door aan de kant van het bedrijventerrein, dus over de Venserweg die is afgesloten voor auto- en vrachtverkeer. Hulpdiensten kunnen er wel door maar dan blijft alleen de Treubweg over als ontsluiting voor het bedrijventerrein. Een heel stuk Weesperstraat tot de P.J. ter Beekstraat wordt dan 30 km/h. Het fietspad komt op een verhoging te liggen met een inritconstructie om het autoverkeer fors af te remmen op dat punt.

De andere 2 varianten zijn nagenoeg hetzelfde behalve de vervolgroute. In het ene geval langs de groenstrook naar Diemen Zuid en in de andere variant langs het bedrijventerrein. Het meest rigoureuze hier is de omklap van het fietspad. Nu wordt namelijk gefietst aan de kant van de bebouwing en dat wordt dan aan de kant van het water. Er is dan geen conflict meer met auto's en er ontstaat een mooie nieuwe fietsroute langs het water wat een positief effect heeft op het beeld van de hele straat. In ieder geval is het een veilige route. In de variant aan de andere kant wordt het stuk bij Saan en bij de begraafplaats 30 km/h omdat dit geen ontsluiting is voor het bedrijventerrein. In deze variant kan het bedrijventerrein op dezelfde wijze ontsloten blijven met een fietsbrug. Als het fietspad aan de andere kant wordt gelegd moet ergens worden overgestoken en ter hoogte van de brug over de Provincialeweg zou dan een verkeerslicht moeten komen om de fietsers naar de andere kant te leiden. Voor de resterende route zijn er 2 opties. Een logische optie is aan beide kanten van het spoor maar zeker aan de kant van Diemen Zuid zijn er veel belangen die nog niet meegewogen zijn. Aan de kant van Verrijn Stuart is de ruimte op sommige punten wel beperkt en het kan zijn dat het fietspad deels met de weg samen moet vallen in de vorm van een soort fietsstraat, dan het Zwanenpad en vervolgens door. Dus een deel van de groenstrook is nodig om de fietsverbinding naar Diemen Zuid te kunnen maken. Er is ook gekeken naar hoeveel fietsers er gebruik van zouden kunnen maken. Dat is een lastige vraag want in heel Nederland zijn er geen fietsmodellen maar Amsterdam heeft er wel een. De gemeente Amsterdam verwacht ongeveer 1300 fietsers per dag die daar gebruik van gaan maken met 20% foutmarge, dus minimaal 1000 en dat is een significant aantal.

D66 vraagt of bekend is hoeveel fietsen er nu over de andere bruggen van Diemen gaan ter vergelijking.

De heer Hut meldt dat de Diemerbrug op ongeveer 2500 per etmaal zit en de Venserbrug ook maar 1300 is niet weinig. De nieuwe route wordt aantrekkelijker om te fietsen en de mogelijkheden om recreatief ergens naar toe te gaan vanuit De Sniep of Diemen Zuid worden een stuk groter. Het gaat nu om een technische studie en er moet nog besluitvorming komen. Ergens dit jaar wordt het ter besluitvorming aan het college aangeboden en vervolgens aan de raad.

Onafhankelijke Partij Diemen merkt op dat in deze varianten via het Schelpenpad of de Venserweg kan worden gegaan maar hoe wordt aan het einde van beide wegen gekomen bij het station Diemen-Zuid?

De heer Hut zegt dat dat specifieke onderdeel nog niet helemaal is uitgewerkt.

Onafhankelijke Partij Diemen zegt dat als de variant wordt genomen waar de VVD het over had weer in het landelijk gebied en het losloopgebied voor honden wordt gezeten. Ga je via Holland Park, dan scheelt het qua tijd helemaal niets.

VVD zegt dat als je de Venserweg op rijdt je naar links kunt. Daar ligt een heel mooi fietspad onder een gebouw en zo wordt gewoon gereden naar station Diemen-Zuid. Dan hoef je niet via het Zwanenpad en aan het groen een fietspad te worden aangelegd. Als je naar links gaat ligt er al een mooi fietspad klaar.

De heer Hut merkt op dat ambtelijk al is geconstateerd dat er meerdere opties zijn voor het laatste stuk en die zijn technisch haalbaar.

Wethouder Prins meldt dat deze technische studie is uitgevoerd op verzoek van de raad. Er zullen inwoners worden betrokken bij hoe het moet worden verwezenlijkt. Dat is een onderdeel van de participatie en dan komen er aspecten langs als moet het wel via het Schelpenpad en kan het niet beter via de Venserweg.

Ons Diemen stelt dat de investering in de fietsbrug niet hoeft te worden gedaan en dat geld kan ook worden geïnvesteerd in het renoveren van de Diemerbrug. Is dat meegenomen in het onderzoek?

Wethouder Prins zegt dat die vraag niet is meegenomen in het onderzoek want het gaat nu puur om op verzoek van de raad een studie uit te voeren naar een fietsbrug De Sniep richting Diemen Zuid. Een verbetering van andere bruggen zit niet in dit onderzoek.

Ouderenpartij Diemen merkt op dat de aanleg van deze brug sowieso betekent dat de andere bruggen ontlast worden en dat kan ook een verbetering worden genoemd.

4. Sluiting openbaar deel

De voorzitter sluit het openbare deel van de vergadering om 21.32 uur.