

Reactieverslag vragen en opmerkingen op het voorlopig ontwerp Oud-Diemen

Inleiding

Door verzakkingen in de openbare buitenruimte is Oud Diemen 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 behulp van de input van bewoners een voorlopig ontwerp opgesteld. We hebben dit voorlopig ontwerp tijdens een bijeenkomst voorgelegd aan de bewoners.

In dit verslag zijn alle reacties die we kregen op het voorlopig ontwerp zo goed mogelijk verwerkt en gaan we in op deze reacties. Wij willen iedereen bedanken voor de betrokkenheid en bijdragen. 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 altijd 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 alle reacties bij het maken van het definitief ontwerp. Wat er met de reacties is gedaan, staat achter iedere reactie aangegeven.

1. Reacties over groenvoorzieningen

Nr.	Reactie bewoner	Reactie gemeente
	Groen	
1.1	Voor onze woning zijn perkjes ingetekend. Dit zijn er naar onze mening te veel waardoor het slordig oogt. Aan weerszijde van onze voordeur willen wij geen perkjes. Het perk rechts voor onze woning is akkoord mits er ruimte is tussen gevel en perk en mits deze goed onderhouden worden.	We schrappen 2 perkjes uit het ontwerp. We maken 1 “tegel” ruimte voor de gevel langs.
1.2	Ik heb eerder mijn bezwaar kenbaar gemaakt ten aanzien van vergroening van het plein. Als het plan wordt doorgezet daarmee het pleintje feitelijk op te heffen is het raadzaam de toegang langs het pleintje te wijzigen en de weg te verplaatsen naar het midden van de openbare ruimte. En daarmee verkeersveiligheid, handhavingsproblematiek en het parkeren bij de entree van deze doodlopende straat, dus ook ter plekke van mijn gevel (160), op te lossen.	Het pleintje krijgt een groene invulling, maar verdwijnt daarmee niet als pleintje. Wij blijven waar mogelijk zo dicht mogelijk bij het oorspronkelijke uitwerkingsplan. Het verplaatsen van de weg is naar onze mening een te grote afwijking van de geest van dat plan.
1.3	Aan de voorzijde van mijn huis is groen niet mogelijk en door mij niet wenselijk i.v.m. het willen plaatsen van fietsen van eventueel bezoek (mijn gevel aan de voorzijde is naast de voordeur van beperkte omvang).	In het nieuwe ontwerp is wat meer ruimte vrij gehouden voor de gevel.
1.4	Ik vind de verdeling van groen onevenwichtig. Sommige bewoners krijgen groen en sommige bewoners behouden dezelfde inrichting. Er is op meer plekken uitbreiding van groen mogelijk. Waarom niet meer bomen in de boomgaard, of aan de andere zijde van het parkeerterrein bij de Buytenweg.	In de boomgaard zijn ca. 10 extra bomen aan het ontwerp toegevoegd.
1.5	b. Als er meer groen geplaatst wordt om hittestress te voorkomen betekent dat ook meer en vaker onderhoud aan het groen door de gemeente. Dit is een groot aandachtspunt bleek uit de enquête, is de gemeente zich daarvan bewust?	De gemeente is zich ervan bewust dat meer groen ook meer onderhoud met zich meebrengt.
1.6	4. Vragen over de inrichting: a. Wat gebeurt er met het mini pleintje voor de huizen nummer 527 en 529? Dit wordt vergroend staat op de tekening, Wat voor soort groen wordt dat? Wij willen dit graag weten in verband met hondenpoep (bij gras) of onkruid (dat niet bijgehouden wordt).	Deze ruimte planten we aan met vaste planten. De soort is aangegeven bij het definitief ontwerp.
1.7	De nieuwe bomen voor nr. 174 en 176, waarom? Er staan nl. al leilindes in beide tuinen.	De gemeente heeft geen zeggenschap over bomen in particuliere tuinen. Daarnaast zijn bomen met een kroon (geen leibomen) beter in het voorkomen van hittestress.
1.8	In plaats van de stoep een groenstrook langs onze tuin vinden we een goed idee. Deze dan wel omzomen met een haagbeuk tegen poepende honden (zie pagina 14: “ <i>zorgen hagen voor een mooie groene omranding ... Dit is zeker iets om te behouden</i> ” en op pagina 20: “ <i>Hagen blijven de ruimte begeleiden voor een samenhangend beeld</i> ”). Inspraak hebben in wat voor planten er komen i.v.m. hooikoorts. De strook loopt namelijk vlak langs onze enige tuin en vlak langs onze woning aan die kant.	We houden rekening met hooikoorts bij de keuze van de planten. Voor omzomen met haag is het te krap. Bij de plantkeuze houden we rekening met honden.

1.9	Wij willen t.z.t. dan inspraak in de keuze voor de beplanting en de mogelijke omzoming door haagbeuken waar dat een mogelijkheid is.	De gemeente maakt een plan voor het groen. Als bewoners interesse hebben in zelfbeheer dan is dat bespreekbaar. Bij zelfbeheer maken we de keuze van de beplanting in overleg.
1.10	GEEN groenstrook tegen en of aan onze gevel voor onze woonkamer, wateropname is minimaal a.g.v. beschutting gevels, haalt derhalve niet de beleidsdoelstelling van waterberging. Integendeel, ervaring leert dat in de zomer juist veel water bijgegeven moet worden om beplanting niet te laten verdorren, planten sterven anders af in de zomer. Het gevolg: geen <i>“fleurige borders”</i> (zie o.a. pagina 25) en geen <i>“fleurig en hoogwaardig aanzicht van de buurt”</i> (pagina 24) maar dorre kale bakken met aarde, zoals nu ook het geval is voor onze deur tussen de leipen. Dit is wat de praktijk reeds uitwijst.	Er komt geen groenstrook tegen de gevel. Er wordt een strook tussen het groen en de gevel vrij gelaten.
1.11	In het kader van vergroening, verkoeling en ter compensatie van eerder gekapte bomen door de stichting, fruitbomen bijplaatsen rondom het parkeerterrein aan de Buytenweg (in overleg met bewoners die daar hun tuin hebben).	In de boomgaard zijn ca. 10 extra bomen aan het ontwerp toegevoegd.
1.12	De leipen in heel Oud Diemen zijn ziek en hebben ieder jaar standaard meeldauw en/of schurft waardoor alle planten en heggen in de omgeving (dus straks ook de beplanting in de perken (boomspiegel) eronder) besmet raken. Heggen verliezen nu midden in de zomer hun blad en planten sterven af waardoor er helemaal niets in de perken staat, het zijn nu gewoon bakken met aarde (pantar heeft recentelijk het onkruid verwijderd). Van de door de gemeente genoemde <i>“volle hagen in de buurt”</i> (pagina 8) is geen sprake. Graag bomen behandelen waardoor we weer een mooie gezonde groene omgeving krijgen.	De bomen zijn gezond. De bomen zullen komende winter gesnoeid worden om de leivorm terug te krijgen Daardoor worden de bomen ook minder gevoelig voor meeldauw.
1.13	Tevens is zoals U bekend is de grond waarop gebouwd is vervuild en geldt er een kettingbeding v.w.b. Het roeren in de grond dieper dan 1,50mtr en dicht bij de gevel dan 1,50 mtr. Het zal u duidelijk zijn dat de bomen die nu ruim 20 jaar in de voederbakken staan in tegenstelling wat men zou verwachten het in de verontreinigde grond niet beter zouden doen dan in de huidige schone grond in de voederbakken. E.e.a nog afgezien van het feit dat de bomen dan als voeding, dus in hun wortels vervuild worden en mogelijk eventuele takken c.q. Bladeren eveneens gifstoffen bevatten.	De bestaande beplanting in de voederbakken is opgenomen in het definitief ontwerp. We graven niet dieper dan 1,5 meter.
	Grote populieren	
1.14	Het kappen van bomen moeten we met z’n allen echt niet willen. De populieren horen juist bij Oud Diemen. Er zijn in het recente verleden al te veel bomen verloren gegaan (storm én illegale kap).	Uit onderzoek van het riool is gebleken dat het vervangen moet worden. De 2 populieren ter hoogte van nummer 174 en 178 staan zo dicht op het riool dat behoud van deze bomen niet mogelijk is. Deze 2 bomen gaan we kappen. De andere 3 populieren kunnen wel blijven staan.
1.15	De historie is van belang maar staat in schril contrast met het aanleggen van verkeersplateaus en het kappen van beeldbepalende bomen. Ook hier, ik kan het kennelijk niet genoeg herhalen, geeft het uitwerkingsplan uitsluit. De woningen ter plaatse van het vijftal te kappen populieren gelden in het uitwerkingsplan als een overgangsgebied naar de rest van Diemen Noord. Nu een reden van “niet passend bij de schaal” acht ik als niet valide, zo was het namelijk ook nooit bedoeld. Als de gemeente spreekt over hittestress, vergroening en schaduw voor wandelaars is het zeer ernstig te noemen dat een kap zelfs wordt overwogen.	Zie het antwoord op 1.14
1.16	De gemeente spreekt over de afspraken gemaakt in het coalitieakkoord en spreekt over “meer groen in de buurt aanplanten om hittestress te voorkomen” (pagina12 ontwerpboekje) en dan vijf(!) grote populieren kappen omdat ze niet meer in de schaal van Oud Diemen zouden passen op verzoek van slechts een paar bewoners. Het zijn één van de weinige bomen in Diemen die groot kunnen worden omdat er geen verzakking plaatsvindt op basis waarvan het merendeel van bomen in Diemen-Noord op den duur vroeg of laat gekapt moeten worden. Er is door de stichting al een ronde geweest waarbij meerdere grote bomen zonder vergunning zijn gekapt en er een kaalslag in Oud Diemen heeft plaatsgevonden. Deze vijf bomen moeten blijven staan, juist in het kader van het grotere belang (gezondheid, zie coalitieakkoord) namelijk de klimaatadaptatie en voorkoming van hittestress in deze omgeving etc., waar de gemeente het over heeft, op pagina 24: “wordt de (door de klimaatverandering) steeds heftiger wordende hittestress tegengegaan”. Dit gaat alle bewoners van Oud Diemen zo niet de	Zie het antwoord op 1.14

	bewoners van heel Diemen aan omdat het ieders directe woonomgeving betreft en de gemeente aangeeft dat veel Diemenaren hier graag wandelen (verbindingslint). Het raakt ook direct aan de luchtkwaliteit waar in het coalitieakkoord op pagina 25 wordt gerefereerd: “...een betere luchtkwaliteit”. Die zal verslechteren met de kap van deze vijf bomen. Individuele argumenten zoals dat enorme takken van bomen vallen is niet aan de orde omdat de bomen juist om die reden (a.g.v. dezelfde klachten) jaren geleden al zijn gekandelabeerd waardoor de overlast van gevaarlijke situatie niet meer bestaat. De bomen worden sindsdien met regelmaat opnieuw gekandelabeerd. Bij de aanschaf van de woningen stonden deze (toen al grote) bomen er bovendien al. Bovendien is het strijdig met “continuïteit van het centrale fietspad versterken en groener inrichten” (pagina 15) en “Fijner wandelnetwerk, waar in de zomer koel gewandeld kan worden” (pagina 15). En in het reactieverslag geeft de gemeente op pagina 19 als antwoord: “In de omgevingsvisie wordt toegelicht welke behoeften er liggen op het gebied van klimaatadaptatie. De geschetste maatregelen zoals bijvoorbeeld het aanleggen van KOELERE WANDELROUTES, minder verharding en meer groen zijn universeel toepasbaar”. De bomen dan vervangen door wat kleine leibomen staat in geen verhouding. Mocht het ‘zonnekap’ betreffen dan is dat al helemaal geen goede reden om de bomen te kappen. Daarnaast is het ons uitzicht en wij willen dat graag zo houden en niet straks in een kale vlakte moeten kijken. Want het daar terugplaatsen van leibomen gaat dat niet goedmaken zeker ook niet als het gaat om verkoeling om hittestress te voorkomen.	
1.17	Het door de gemeente handelen naar de instandhoudingsplicht van het gemeentelijk monument “Gedenk te Sterven”. De kaart “Ruimtelijke Karakteristiek” op pagina 7, geeft aan hoe de Zeeuwse Haag bedoeld is. Namelijk drie meter in hoogte en de contouren van de fundering van de oude Mariakerk symboliserend. Sinds het onderhoud in handen is gekomen van de gemeente is de Zeeuwse Haag inmiddels tot kniehoogte gesnoeid. De verantwoordelijk ambtenaar laat na een klacht van ons hierover slechts aan de voorzitter van de stichting weten ‘dat dit makkelijker is’. Meermaals is beloofd de heg nu weer te laten groeien maar ook zeer recent is de heg weer helemaal kort geschoren. Ook verdient het in het kader van de instandhoudingsplicht aanbeveling een boomexpert in te schakelen die de oude bomen daar op professionele wijze onderhoudt. Nu worden er steeds weer takken mogelijk onkundig en onnodig afgezaagd.	Het uitwerkingsplan geeft aan twee hagen van 3 meter hoog. Dat is qua onderhoud niet realistisch meer. Om veilig te kunnen werken moeten de hagen worden geknipt door iemand die op de grond staat. OP dit moment zijn de hagen ongeveer tussen de 1,20 en 1,60 hoog. We streven ernaar om ze tot 1,80 m te laten uitgroeien. De bomen worden door gekwalificeerde aannemers onderhouden.

2. Reacties over inrichting, parkeren en verkeer

	Reactie bewoner	Reactie gemeente
	Verkeersveiligheid en verkeersoverlast algemeen - positief	
2.1	De veiligheid van de bewoners (spelende kinderen op het woonerf) en gebruikers van het fietspad kan beter, er zijn meer maatregelen nodig waarmee het snelfietsverkeer geattendeerd wordt op het matigen van de snelheid	Er komen drempels bij de ingang van de kern en plateaus bij de T-kruisingen. Dit remt het verkeer voldoende af.
2.2	Het feit dat er verkeersdrempels gepland zijn	-
2.3	Dat er voorzieningen worden aangebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren.	-
2.4	Aandacht voor verkeersveiligheid.	-
2.5	Dat de gemeente rekening gaat houden met het huidige verkeersaanbod (meermaals genoemd in reactieverslag).	-
	Verkeersveiligheid en verkeersoverlast algemeen - verbeterpunten	

2.6	Veel verkeer/fietsers komen bovendien door de wijk terwijl ze ook buitenom (Vogelweg) zouden kunnen rijden (dat is even snel). Deze toestroom wordt door de laatste wijziging van het fietspad (na groot onderhoud Rietzangerweg/Tureluurweg) eerder aangemoedigd dan ontmoedigd.	De Ouddiemerlaan is een hoofdfietsroute. Op een aantal trajecten is de Ouddiemerlaan de snelste schakel. Het zou onlogisch zijn om het gebruik daarvan te ontmoedigen.
2.7	Wij missen het terugbrengen van onbevoegd verkeer over het fietspad van en naar IJburg. Op pagina 23 staan de huidige verkeersbewegingen aangegeven nl: “Fietsverkeer heeft de overhand maar voetganger moet hier ook op de rijbaan lopen”. Waarom doet de gemeente niets aan het ontmoedigen van verkeer dat hier helemaal niet mag komen en wat een gevaar vormt voor wandelaars en ook fietsers? Dit kan door (voor de fiets en wandelaars fietsvriendelijke) fietssluisen aan te leggen, die draaibaar zijn zodat hulpdiensten toegang houden en strooiwagens hier in de winter gewoon hun werk kunnen doen.	De Ouddiemerlaan is een hoofdfietsroute. Dit geeft aan dat het een hoogwaardig onderdeel is van het fietspadennetwerk. Fietssluisen horen daar niet in thuis. Bromfietsers zijn op delen van de Ouddiemerlaan niet toegestaan. Dit geven we met borden aan. Er zijn geen andere mogelijkheden voorhanden om bromfietsers te weren.
2.8	De gemeente stelt in het reactieverslag (2.71) dat brommers verboden zijn en via de Buytenweg worden gestuurd. Maar dat is in de praktijk helemaal niet het geval. Alles knalt op hoge snelheid over het woonerf naar en van IJburg. De borden die destijds waren geplaatst om brommers om te leiden via de Buytenweg zijn gejat en de gemeente heeft ze niet meer teruggeplaatst en vooral er wordt op geen enkele manier gehandhaafd, niet door de gemeente en niet door politie. Altijd dezelfde kip-ei discussie, als de gemeente het niet goed inricht zal de politie niet handhaven, en we zijn 10 jaar verder.... Waarom veronderstelt de gemeente dat de brommers over het algemeen afkomstig zijn uit Diemen? Waar is dat op gebaseerd? Op welk onderzoek is dit gebaseerd?	Bij de oversteek over de Buytenweg staat een bord “verplicht fietspad” met onderbord “brommers op de rijbaan”. Het is inderdaad een niet onderbouwde veronderstelling dat brommers over het algemeen afkomstig zijn uit Diemen. Bedoeld was aan te geven dat deze bestuurders veelal de wegen in de buurt kennen. Omdat de Ouddiemerlaan de kortste route vormt, zullen ze geneigd zijn om die te blijven gebruiken. Ze laten zich helaas niet allemaal via bordjes langs een andere weg sturen.
2.9	Naar zeggen van de gemeente is het een maatschappelijk gegeven dat er “steeds meer gebruik gemaakt is gaan worden van het laten bezorgen van goederen” maar aan deze overlast wil de gemeente niets doen, dan moet je niet de wegen (vooral niet de doodlopende straat richting het begraafplaatsje) gaan versmallen waardoor verkeer hier niet meer langs elkaar kan rijden waardoor opstoppen met auto’s ontstaan, derhalve in bloemperken zullen gaan parkeren of daar doorheen gaan rijden. Daarmee vererger je de huidige overlast in plaats van ze op te lossen, helemaal nu de gemeente heeft aangegeven dat “de bochtstralen niet voldoen aan de richtlijnen maar daar is gezien de stedenbouwkundige opzet niets aan te verbeteren” (zie reactieverslag 2.85). Het is in tegenspraak met de reacties uit de bewonersenquête “De reacties over de veiligheid van de verkeerssituatie zijn niet lovend, 5 ontevreden en 10 zeer ontevreden”, de opmerking “Verder is Oud Diemen een woonerf zonder doorgaand verkeer” en de genoemde “Gemoedelijke sfeer in de woonstraten”. Het is ook in tegenspraak met: “De openbare ruimte moet sociaal en verkeersveilig worden” (pagina 15) en “Ruimte voor voetgangers. Ruimte voor fietsers” (pagina 15). Het VO spreekt op pagina 20 over: “De rijbaan wordt waar mogelijk versmald naar de minimale breedte van 3,5 meter. Hierdoor wordt de snelheid van het verkeer verminderd en blijft er meer ruimte over voor voetgangers ...”. De ervaring leert dat de snelheid hierdoor niet zal verminderen en doordat er opstoppen in de straten ontstaan omdat verkeer (bezorgers etc.) elkaar niet meer kan passeren is er geen extra ruimte voor voetgangers maar levert het gevaarlijke situaties op voor diezelfde voetgangers. Op pagina 20 noemt de gemeente: “Het tweede profiel is dat van de woonstraten. Deze zijn doodlopend en hebben geen verkeersfunctie. Daarom is hier gekozen voor een enkele gedeelde ruimte ...”. Het is een misvatting dat deze straten geen verkeersfunctie hebben. In de praktijk rijdt in deze ‘woonstraat’ de hele dag door verkeer. Bewoners die naar hun huis rijden en bezorgers, leveranciers die de gehele dag door leveringen doen etc. Zie hiervoor ook het gecommuniceerde beleid aangaande deze situatie door de gemeente.	Naar de mening van de gemeente is de hoeveelheid autoverkeer zo klein, dat versmallen van de wegen naar 3,5 m geen probleem oplevert.

2.10	Momenteel is op het woonerf wel degelijk sprake van doorgaand autoverkeer, naar zeggen van de gemeente is het een maatschappelijk gegeven dat er steeds meer gebruik gemaakt is gaan worden van het laten bezorgen van goederen. Dit oplossen door d.m.v. maatregelen het verkeer te weren in Oud Diemen en vooral in de dorpskern richting de begraafplaats. Als de gemeente dit niet van plan is en zich dienaangaande ook niet aan het kettingbeding of uitwerkingsplan wil houden, dan weg verleggen schuin over het dorpsplein.	Pakketbezorgers zijn geen doorgaand verkeer, maar bestemmingsverkeer.
2.11	Wij missen een gedegen verkeerstechnisch onderzoek, uitgevoerd door een onafhankelijke externe partij, bijvoorbeeld de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), die alleen voor gemeenten onderzoek naar verkeersveiligheid doet, waarbij er met betrekking tot alle problematiek die speelt op het vlak van verkeer en het volledige huidige verkeersaanbod in Oud Diemen gekomen kan worden tot een uitwerking waarbij alles in samenhang is gezien waardoor de problematiek nu eindelijk na meer dan 10 jaar eens wordt opgelost. En niet zoals nu gebeurt, dat de praktijk het zal uitwijzen of het is opgelost of niet en dan daarna noodgrepen gaan doen. Dit is in het belang van alle bewoners van Oud Diemen en daarom is het geoorloofd dit onderzoek te bekostigen uit de gelden die nog beschikbaar zijn na het gedogen van de kinderopvang van destijds. De besteding van de overgebleven stichtingsgelden, zie reactieverslag, punt 3.51: "De alsdan resterende gelden zullen vervolgens aan de gemeente dan worden overgemaakt ter besteding van het groot onderhoud".	Wij zien geen noodzaak voor een extern verkeerskundig advies en gaan uit van onze eigen deskundigheid.
2.12	Met alle reeds uitgevoerde en voorgenomen aanpassingen is een nader verkeerskundig onderzoek op z'n plaats.	zie antwoord op 2.11.
2.13	2. Vragen over Verkeer en parkeren. Er wordt opgemerkt dat 'een doorgaande fietsroute het uitgangspunt blijft'. Wij gaan er vanuit dat ook het woonerf een uitgangspunt blijft, klopt dat?	Ja
2.14	b. Klopt het dat de maximale snelheid op een woonerf 15 km/u is, ook voor fietsers? Dit vanwege de veiligheid van de bewoners op een woonerf zoals bijvoorbeeld spelende kinderen moeten ?	Ja
2.15	c. Is het doel van de snelheidsbeperkende maatregelen om te zorgen voor een maximale snelheid van 15 km/u?	Ja, we richten de weg zoveel mogelijk in passend bij die snelheid. Maar te hard rijden is niet helemaal te voorkomen met een ontwerp.
2.16	5. Vraag over Nieuwe basis straatprofielen. Er wordt verteld dat de wegbreedte wordt versmald naar 3,50 meter. Dit brengt de snelheid van autoverkeer omlaag maar niet van (elektrisch) fietsverkeer of (elektrisch) bromfietsverkeer. Er zijn aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen nodig, drempels lijken daarbij niet voldoende en leveren bovendien veel lawaai op. Beter kan gedacht worden aan verdere versmalling , een slinger pad of obstakels op het fietspad. Is dat mogelijk?	Nee, we hebben ook te maken met bereikbaarheids- richtlijnen van de brandweer. Die laten niet toe om de weg smaller te maken.
	Inrichting algemeen	
2.17	Heel goed dat er een onderhoudspad van de Diempolderweg naar de begraafplaats wordt aangelegd zodat vooral de gemeentelijke groenvoorziening die nu dagen achter elkaar bezig zijn met het onderhoud op de begraafplaats en daarmee voor veel overlast zorgen, niet de straat in hoeven met de auto. Daarnaast kan pantar daar ook gebruik van maken, die zullen met de vergroening van de wijk meer werk hier krijgen.	-
2.18	b. Tegenover huisnummer 533 is er nu een voetgangerspad tussen de bomen en de tuin van nummer 529, klopt het dat dit pad gaat verdwijnen? Als dat klopt, door welk groen wordt dit pad dan vervangen?	Dit pad gaat inderdaad verdwijnen. De plantensoorten zijn terug te vinden in het DO.
2.19	Ik ben bewoner van Ouddielerlaan 160. Dat ik nu aan de Ouddielerlaan, tussen de tuinen van 156 en 158 direct een stenen toegang heb tot mijn tuin vind ik heel goed.	-

2.20	Zoals eerder aangegeven zouden wij graag dat het pad aan de achterzijde van onze woning weer aangevuld wordt met houtsnippers zodat wij onze kliko's over het gras naar buiten kunnen rijden. Zeker nu er burens klagen over kliko's voor op straat en zelfs om handhaving vragen lijkt mij dit een goede oplossing. kliko's via onze tuin door de woning rijden is namelijk geen optie.	De gemeente kan hiervoor houtsnippers aanleveren. Neem hiervoor contact op met de gemeente.
2.21	Er is nu een looppad bedacht langs de tuin van 174 naar de woning 178. De gevel van 174 ligt al heel dicht op het fietspad dus het is niet wenselijk om de beukenhaag daar weg te halen t.b.v. van een looppad naar 178, dat zorgt voor nog meer geluidsoverlast. De bewoners van 178 willen het looppad ook niet op deze plaats, zoals bekend bij Dhr. Brouwer. Uiteraard mag het huidige fietspad wel verdeeld worden in lopen en fietsen maar niet ten koste van de groene beukenhaag.	De aanleg van dit voetpad is vervallen. De beukenhaag blijft.
2.22	Natuurlijk is met de jaren het verkeer veranderd, maar het probleem is vooral verkeer te weren en het handhaven. De meeste ongevallen/incidenten vinden plaats op de T-splitsing bij de ingang van de wijk (na het bruggetje). Het helpt misschien om daar de weg anders in te delen qua groen. Een van de voetpaden is vaak overwoekert (groenbeheer?!) en aan de andere zijde wordt het zicht ernstig belemmerd door een hoge conifeer die ruim een meter over de openbare weg groeit (en die nu (wél) in het voorlopig ontwerp is ingetekend).	We leggen de weg zo aan, dat groen het voetpad niet kan overwoekeren en het zicht op de kruising beter wordt. De conifeer is particulier groen, maar hangt meer over dan is toegestaan.
2.23	3. Vraag over Stedenbouwkundige uitgangspunten a. Bij de uitgangspunten en op eerdere tekeningen zijn de ingang en uitgang van het fietspad als brug getekend. Dit is eerder uitgelegd zodat de overgang naar een woonerf ook duidelijk zichtbaar wordt en dat er andere verkeersveiligheidsregels gelden. Op het voorlopig ontwerp zijn deze bruggetjes weer verwijderd. Hoe wordt de overgang gemarkeerd?	De "bruggen" op eerdere tekeningen zijn nooit bedoeld geweest als een fysieke brug. De markering bestaat in de toekomst uit de drempel en paaltjes
2.24	Omdat de gemeente tegen de wensen van meerdere bewoners wonende rond het plein in blijft volharden in het wijzigen van het dorpspleintje in de dorpskern van Oud Diemen, de weg dan nu verleggen, schuin over het pleintje, waardoor het groen en de ontstane privacy evenwichtig en evenredig worden verdeeld en de overlast op deze manier minder 'in our face' is. Dit in het kader van het recht op privacy en ongestoord woongenot. Deze nu al minimale privacy verdwijnt voor ons met de inrichting van het dorpspleintje in het VO. Nu lopen/fietsen dagjesmensen, toeristen, wandelaars etc. etc. over het plein. Die komen straks op één meter langs en voor onze woonkamer (foto's maken van ons huis en gevel) nu er geen stoep meer is geprojecteerd langs het pleintje voor onze woonkamer. Ook de grote fietsgroepen die door de gemeente met regelmaat het jaar door worden rondgeleid in Oud Diemen staan nu op het plein en staan dan dus pal voor ons huis.	Voor de voetgangers leggen we een pad aan door de groenstrook zodat ze niet over de weg hoeven te lopen. De voorgestelde verlegging van de weg zou een aanzienlijke wijziging van het oorspronkelijke stratenplan met zich meebrengen. Historisch gezien bestaat er op deze locatie een rechte zichtlijn van de Ouddiemerlaan naar de monumentale begraafplaats. Het behoud van deze zichtlijn is van groot belang vanwege het historische karakter van de buurt en de verbinding tussen de begraafplaats en de buurt.
2.25	Ook hebben wij U in kennis gesteld van het feit dat onze privacy reeds nu regelmatig wordt geschonden door toeristen die voor het voor het voorraam van 2,75mtr x 2.20 mtr met hun neus tegen de ruit aan naar binnen staan te kijken.	Wij beschouwen dit als een gevolg van het wonen in een bijzondere omgeving.
2.26	Het plaatsen van groen in het kader van vergroening als Gemeentelijk beleid is voor ons aanvaardbaar en wenselijk zolang e.e.a niet betekent dat er diep wortelende bomen in de onmiddellijke nabijheid van een van de gevels is waardoor er risico bestaat op scheuren en overige schade aan het onroerend goed als gevolg daarvan, Het huis heeft geen fundering c.q. kruipruimte en is direkt op de zandplaat gebouwd. Te denken valt (naast het laten staan van de Amsterdammertjes) aan het plaatsen van lage heggetjes ter bevordering van one privacy (haagbeuk zoals in de rest van de wijk.	Er komen geen diep wortelende bomen in de buurt van de woning.
2.27	Verder heb ik U in kennis gesteld dat Pantar de aan de Gemeente behorende troiters aan de zijgevel van mijn huis gedurende 23 jaar niet in onderhoud heeft willen nemen, en U verzocht e.e.a. per omgaande te willen regelen. Gezien mijn leeftijd en gezondheid is het nu toch echt wenselijk dat de Gemeente hier zelf het onderhoud doet.	De opzichter gaat dit met Pantar bespreken. We horen het graag als dit niet tot verbetering leidt.

2.28	Gezien het feit dat wij sinds November 2000 het pand tot tevredenheid bewonen zijn wij van mening dat het wenselijk is om de huidige situatie nadat de grondwerkzaamheden zijn voltooid wererom zo in te richten als het nu is.	Bij de inrichting van de openbare ruimte kijken we naar meerdere belangen.
	Inrichting zijstraat	
2.29	Dat een weg voor mijn deur wordt versmald vind ik nog steeds een slecht idee, die als gevolg overlast voor mijn deur oplevert, verkeer kan elkaar namelijk niet meer passeren.	Deze straat is zo rustig dat we het geen probleem vinden dat auto's elkaar niet kunnen passeren.
2.30	Het lijkt wel of de wijk Oud Diemen is opgeknapt en als zodanig niet meer bestaat. Met betrekking tot de versmalling van de weg voor mijn gevel: In vergelijking met het eerdere schetsontwerp is mijn stoep hersteld qua breedte, maar de weg verschuift nog steeds in de richting van mijn huis aangezien de overzijde met groen/stoep een halve meter naar mijn huis oprukt. Een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte is op zijn plaats. Bovendien, aan mijn overzijde bevindt zich de voormalige garage van 172, waarom krijgt men hier een halve meter extra terwijl de stoep aldaar in vergelijking reeds veel breder is in de huidige situatie. De weg als geheel verschuift dus mijn kant op, inclusief al het verkeer waaronder ook de voetgangers die voorheen zich over het plein verplaatste. De bewoners met meer overlast krijgen minder ruimte.	In de huidige situatie is de ruimte tussen de weg en de gevel smaller dan aan de oneven zijnde. In de nieuwe situatie is dit ongeveer gelijk gemaakt.
2.31	Wederom wordt de straat naar de begraafplaats in het VO verplaatst terwijl in het VO schetsboekje wordt vermeld dat de weg niet wordt verlegd in het kader van gelijke behandeling. De halve meter die de straat nu smaller wordt weer slechts aan de bewoners aan de kant van het plein toebedeeld terwijl de overlast juist aan de onze kant ligt. Gelijke behandeling van bewoners blijft op z'n plaats.	In de huidige situatie is de ruimte tussen de weg en de gevel smaller dan aan de oneven zijnde. In de nieuwe situatie is dit ongeveer gelijk gemaakt.
2.32	Graag voor de deur van nummer 170 een dunnere groenstrook. (+/- 50 cm) langs de gevel vrijhouden.	We houden 1 tegel ruimte tussen de groenstrook en de gevel.
	Parkeren	
2.33	Als er momenteel naar het uitwerkingsplan wordt gekeken dan stel ik vast dat er in 1992 al goed over is nagedacht. Veel van de bewoners zijn tevreden met de huidige situatie, naar mijn mening omdat e.e.a. het resultaat is van dat uitwerkingsplan. Het lijkt erop alsof de gemeente het wiel opnieuw wil uitvinden. Als het gaat over het historiserende karakter wil ik graag de volgende vraag stellen: is de historie dan anders dan ten tijde van het uitwerkingsplan? Je zou kunnen stellen dat men toen meer zicht had op de historie, in 1992 was deze dichterbij dan nu. Zoveel mogelijk het uitwerkingsplan als uitgangspunt blijven gebruiken. Dus ook uitgaan van afspraken die toen zijn gemaakt met een verbod voor parkeren op het woonerf. Dat heeft dus ook zijn consequenties tot welk verkeer je toelaat op het woonerf.	Het uitwerkingsplan is nog steeds de leidraad. Parkeren in de openbare ruimte is op het woonerf niet toegestaan.
2.34	Het parkeerterrein bij de ingang moet worden 'gerehabiliteerd' als parkeren voor bewoners en bezoekers van deze bewoners. Dat er, getuige de uitleg bij het voorlopig ontwerp, kennelijk afspraken zijn gemaakt t.a.v. zeggenschap over dit parkeerterrein bij de bewoners van de Tureluurweg zou liggen is onzin.	Zie toelichting parkeren Oud Diemen op pagina 13
2.35	Zoals eerder gemeld vind ik een andere bestemming van het plein met als argument "verstening tegen te gaan" mede onzinnig om vervolgens een 4-tal (in vergelijking meer verstening in oppervlakte) extra parkeerplaatsen in te richten aan de Buytenweg. Waar de gemeente notabene nog steeds niet bereid lijkt het parkeerterrein bij de ingang (t.h.v de Rietzangerweg) weer formeel aan Oud Diemen toe te kennen zoals dit ooit bedoeld was (zie uitwerkingsplan en kettingbeding).	Zie toelichting parkeren Oud Diemen op pagina 13
2.36	d. Het parkeerterrein aan de Tureluurweg hoort van oudsher bij Ouddiemen, hoe kan het zo zijn dat de zeggenschap hierover voorbehouden is aan de bewoners van de Tureluurweg?	Zie toelichting parkeren Oud Diemen op pagina 13

2.37	e. Het parkeerterrein aan de Buytenweg wordt uitgebreid met 4 plaatsen, hoe gaat dat plaatsvinden? Eerder is dit beantwoord met een beetje ervoor en een beetje naar achter, dat is nogal vaag. Kan dit netjes aangegeven worden op de tekening? Blijven de groene hagen rondom het parkeerterrein gehandhaafd?	In de tekening van het DO is met roze aangegeven hoe op dit moment de rijbaan van het parkeerterrein is. Hierdoor is te zien waar de uitbreiding plaats vind. De hagen komen om het gehele parkeerterrein te liggen.
2.38	Bij de extra parkeerplaatsen graag 2 elektrische parkeerplaatsen	De betreffende bewoner heeft inmiddels antwoord gekregen: U heeft naar ons een e-mail gestuurd voor de aanvraag van een laadpaal voor elektrische voertuigen. Ik moet u helaas doorverwijzen omdat de gemeente Diemen een samenwerkingsverband heeft met de MRA-e. Zij helpen ons met het gehele proces van aanvraag tot aanleg. Een aanvraag kunt u indienen via: https://www.diemen.nl/Onderwerpen/Parkeren/Oplaadpunt_voor_elektrische_auto_aanvragen Na registratie houden we u op de hoogte van de voortgang van uw aanvraag. Tenslotte wil ik u meegeven dat de plaatsing van een e-laadpunt op het parkeerterrein Buytenweg geen goede optie is. Ik wil voorkomen dat de suggestie kan ontstaan dat het e-laadpunt expliciet bedoeld is voor bewoners van Oud Diemen. Ik pleit voor een e-laadpunt langs de Buytenweg (in de buurt van het eerder genoemde parkeerterrein).
2.39	Aan de Buytenweg een viertal parkeerplaatsen erbij is onnodig (zie opmerking parkeren) en bovendien wordt dan een schaal bereikt die onevenwichtig te noemen is.	Gezien de door bewoners ervaren hoge parkeerdruk in de omgeving van Oud Diemen is het toevoegen van 4 parkeerplaatsen op het parkeerterreintje langs de Buytenweg de beste en voor nu enige oplossing.
2.40	Op pagina 16 van het VO ontwerpboekje wordt door de gemeente gememoreerd dat veel bewoners van mening zijn dat beide parkeerterreinen voor Oud Diemen bestemd waren. Dat is correct omdat bewoners hier door hun kettingbeding contractueel aan gebonden zijn: beide parkeerterreinen zijn hierin opgenomen als zijnde bestemd voor Oud Diemen, namelijk ten behoeve van het parkeren voor bewoners en bezoekers. De parkeerplaats bij de entree van de wijk wordt onterecht buiten beschouwing gelaten bij deze herinrichting, eerst in het schetsontwerp en nu weer in het VO. Dit is ook in tegenspraak met de door de gemeente toegevoegde kaart 'ruimtelijke karakteristiek' op pagina 7, de kaart 'uitwerkingsplan Oud Diemen' op pagina 22. De gemeente spreekt over "Parkeren op de openbare weg blijft verboden", maar zorgt er niet voor dat er parkeerplaatsen zijn om dat vervolgens te kunnen doen. In plaats daarvan gaat gemeente ter grootte van de 'verstening' van het dorpspleintje (wat tegen wensen van bewoners in persé groen moet worden volgens de gemeente) juist verstenen aan de Buytenweg door daar vier parkeerplaatsen extra aan te leggen en daar dus groen weg te halen. In het licht van een eerlijke en evenwichtige verdeling van deze parkeerplaatsen en bijbehorende verstening, deze vier parkeerplekken daarom graag aanleggen op de Vergulde Wagen.	Zie toelichting parkeren Oud Diemen op pagina 13
2.41	Op pagina 6 van het ontwerpboekje VO Oud Diemen (gemeente bijlage 4) memoreert de gemeente het uitwerkingsplan van 1992 en geeft zij aan dat vandaag de dag nog steeds rekening moet worden gehouden met het kettingbeding dat met bewoners is afgesloten, dat het van toepassing is op alle toekomstige grondverkopen en dat elke eigenaar er dus aan gebonden is. In het daadwerkelijk ontwerp houdt de gemeente zich echter niet aan de specifiek genoemde zes punten. Zo staat er o.a. dat bewoners zonder parkeren op eigen terrein gebruik zullen moeten maken van het parkeerterrein bij de entree van Oud Diemen. Dat is het parkeerterrein aan de Tureluurweg/Rietzangerweg. Op pagina 13 geeft de gemeente aan dat de zeggenschap	Zie toelichting parkeren Oud Diemen op pagina 13 Het voorlopig ontwerp heeft betrekking op groot onderhoud aan de openbare ruimte. Het parkeerterrein aan de Tureluurweg is niet opgenomen in het voorlopig ontwerp omdat hier geen onderhoudsbehoefte is.

	van dit parkeerterrein is voorbehouden aan de bewoners van de Tureluurweg. Daarom is het niet opgenomen in het VO. Terwijl dit ook in strijd is met alle gemeentelijke correspondentie over de jaren en de tekening op pagina 7. Dit is dus in strijd met dit kettingbeding. Deze zeggenschap is oneigenlijk tot stand gekomen omdat dit parkeerterrein door het stichtingsbestuur is ‘weggegeven’ met alle huidige parkeerproblematiek en verkeersonveiligheid tot gevolg. Bovendien genoemd parkeerterrein teruggeven aan Oud Diemen en beide parkeerterreinen bestemmen als exclusief voor bewoners en bezoek Oud Diemen, waarbij het parkeren t.b.v. Oud Diemen wordt gereguleerd door het inrichten van een constructie vergunninghouders.	
	Drempels en dergelijke	
2.42	De verkeersplateaus om de snelheid eruit te nemen is een slecht plan. De overlast worden veroorzaakt door met name snelle tweewielers. Deze lichten zich uit het zadel om ‘de klap’ op te vangen zonder de snelheid aan te passen.	De drempels die we aan het begin en eind van de kern aanleggen, zorgen voor de grootste snelheidsverlaging. De plateaus op de kruisingen leggen we wat meer fietsvriendelijk aan en hebben een ondersteunende functie.
2.43	De drempels moeten effectief het verkeer remmen en er niet voor de sier staan. Zeker de verkeersdrempel(s) aan de noordzijde van ons wijkje. Graag (lieft twee) degelijke drempels achter elkaar met een uitholling. Dus dat die in het historisch beeld moeten passen en dus van straatstenen gemaakt moeten worden is flauwekul, want ze komen nét buiten de wijk te staan. Die drempel(s) moet(en) het verkeer afremmen tot een snelheid van 15 km. per uur. Als het er écht historisch moet uitzien, dan moeten er een bruggetje komen, liefst met een ezelsrug.	De hele Ouddiemerlaan heeft richting IJburg dezelfde soort bestrating, daarbij wil de gemeente aansluiten. De drempels maken we daarom van klinkers.
2.44	Dat t.o.v. het schetsontwerp nu ineens verkeersplateaus worden doorgevoerd is voor ons niet acceptabel. Deze discussie hebben we eerder met de gemeente allang gevoerd. Deze IN de wijk plaatsen geeft overlast voor de bewoners. Verkeersplateaus of drempels zullen niet resulteren in zoals de gemeente meent “om in de kern de snelheden wat terug te brengen”. De ervaring leert dat het verkeer dat nu de overlast geeft er niet langzamer door zal gaan rijden. Ze zullen de drempel met volle vaart nemen waardoor je bakken met of zonder fietskettingen etc. hoort knallen, zoals nu ook al het geval is omdat er door het slechte onderhoud momenteel diepe kuilen in de weg zitten. Of ze gaan wel (minimaal) afremmen maar daarna direct weer gaan gasgeven met de begrijpelijke geluidsoverlast van dien. Er is nu al veel lawaaioverlast van verkeer wat helemaal niet op dit fietspad mag komen. Dit alles is in tegenspraak met de doelstelling te komen tot een lagere geluidsbelasting zoals door de gemeente gegeven in het coalitieakkoord (pagina 25). Dat staat nog los van de lichten die we dan stuiterend in de woonkamer krijgen (gezien de ligging van onze woonkamer) zowel overdag als ’s avonds laat. Dat geldt overigens voor BEIDE verkeersplateaus. De enige oplossing is verkeer ontmoedigen, door (draaibare)fietsluizen aan beide kanten van de wijk te plaatsen ter hoogte van waar in het schetsontwerp de drempels waren gesitueerd. Dan kan de fietsroute de fietsroute blijven (zie stelling gemeente op pagina 13 “De doorgaande fietsroute blijft een uitgangspunt”) en weer je het verkeer dat er helemaal niet mag komen(!) en dat voor overlast zorgt en komen we eindelijk eens tot een oplossing omdat er van handhaving in Diemen geen sprake is en de gemeente dit ook helemaal niet van plan is te gaan doen. De stelling van gemeente pagina 22 “... verkeersplateaus toegepast zodat de snelheid van het verkeer meteen weg is”, mist realiteitszin, de ervaring leert iets heel anders.	De drempels die we aan het begin en eind van de kern aanleggen, zorgen voor de grootste snelheidsverlaging. De plateaus op de kruisingen leggen we wat meer fietsvriendelijk aan en hebben een ondersteunende functie. Fietssluisen zijn voor een hoofdfietsroute als de Ouddiemerlaan geen optie omdat die te hinderlijk zijn voor het fietsverkeer.
2.45	De verkeersremmende maatregelen van twee drempels aan de buitenranden van de wijk (zie schetsontwerp) zijn positief (en zorgen daar niet voor hinder voor bewoners) maar de verkeersplateaus zijn een verkeerd gekozen aanvullende maatregel. Bewoners	Verkeersbelemmerende maatregelen zijn niet het doel. Vanwege de noodzakelijk toegang voor nood- en hulpdiensten is dit voor Oud Diemen ook geen optie.

	doelden op verkeersbelemmerende maatregelen extra en niet alleen de ‘afremmende’ maatregelen omdat die het probleem niet oplossen. Maar daar geldt weer, ga gewoon in gesprek met bewoners die weten hoe de situatie hier is zodat er echt een langverwachte oplossing komt (zie coalitieakkoord, luisteren naar ervaringsdeskundigen).	
	Verkeersspiegel	
2.46	Een plaatsing van een spiegel is geen oplossing en zal waarschijnlijk alleen maar overlast veroorzaken voor sommige bewoners vanwege reflectie (spiegels zijn in het verleden om verschillende redenen als oplossing afgefallen).	Ter hoogte van huisnummer 535 plaatsen wij een verkeersspiegel. Wij stellen de spiegel zo af, dat dit geen hinder geeft voor omwonenden.
2.47	c. In de reactie op het SO wordt gevraagd om meerdere verkeersspiegels, deze zijn niet terug te vinden in het voorlopig ontwerp. Kunnen deze ook opgenomen worden voor de verkeersveiligheid?	Zie reactie bij 2.46
2.48	Geen verkeersspiegels plaatsen, dit is wederom een discussie die jaren geleden vanwege dezelfde problematiek al is gevoerd. Spiegels zorgen voor schijnveiligheid met als resultaat dat er juist harder wordt gereden terwijl je juist de snelheid probeert terug te brengen. Daarnaast hebben sommige huizen vervolgens last van zon-reflectie in hun woning. Om die reden zijn eerder in het verleden geplaatste spiegels juist verwijderd en niet geplaatst.	Zie reactie bij 2.46
	Trottoirs/Paaltjes	
2.49	Overwegen of de hoogte van de stoep voldoende is om ongewenst parkeren tegen te gaan omdat in het ontwerp de paaltjes niet worden teruggeplaatst. En anders de paaltjes wel terugplaatsen	We proberen met zo min mogelijk paaltjes de openbare ruimte vrij te houden van voertuigen. Als in de praktijk blijkt dat dit ergens niet goed uitpakt, dan worden op die plek extra palen teruggeplaatst.
2.50	Op pagina 16 staat dat er wordt getwijfeld aan het verwijderen van paaltjes. “Om uiteenlopende redenen vindt men over het algemeen dat de aanwezige paaltjes gehandhaafd moeten worden”, waarom dan de paaltjes toch verwijderen, als dit bij de enquête slechts door een enkele bewoner als wens is aangegeven? Met alleen hoge stoepranden ga je de overlast van het dan overal kunnen parkeren niet oplossen, dat zie je in heel Diemen. Op meerdere plekken is de gemeente met als noodgreep (omdat de praktijk anders uitwees) overgegaan tot het plaatsen van grote rotsblokken. Dit is zo bij de school Noorderbreedte, in de Vogelweide/Scheepskwartier waar pas net is opgeleverd na groot onderhoud/herinrichting, in het centrum tegenover de ingang van de AH parkeergarage etc. De opmerking van de gemeente op pagina 18, nl “Het groen is strategisch gepositioneerd om paaltjes in het gebied te vervangen en zo bestrating te kunnen verwijderen. Waar dit echt niet anders mogelijk was blijven de paaltjes gehandhaafd”, is niet realistisch.	In het verleden losten we verkeers- en parkeerproblemen vaak op met paaltjes. In de loop van de tijd is gebleken dat dit ook nadelen heeft. Het beheer kost veel geld en ze kunnen gevaarlijk zijn voor mensen met een beperking. Tegenwoordig proberen we daarom bij de inrichting het plaatsen van paaltjes te voorkomen.
2.51	Dit geldt ook voor de redenering op pagina 24: “Door waar mogelijk groen toe te voegen kan de hoeveelheid paaltjes worden verminderd”. De praktijk wijst al anders uit, zie de voorbeelden van plaatsing van rotsblokken, waarom dan toch dit door willen voeren? Daarnaast hebben de paaltjes een veiligheidsfunctie ter bescherming van de huizen. Wij willen graag mede om die reden in dat voor ons huis/woonkamer paaltjes worden bijgeplaatst. Dit dan in overleg om de precieze plek ervan aan te kunnen geven.	We plaatsen zo min mogelijk paaltjes omdat het beheer veel geld kost en omdat ze gevaarlijk kunnen zijn voor mensen met een beperking. Op de bedoelde plek zien wij geen noodzaak om het huis te beschermen met paaltjes.
2.52	Voor het overige hebben de paaltjes duidelijk hun functie.	-
2.53	De nu aanwezige betonnen Amsterdammertjes beletten niet alleen het parkeren maar dienen tevens als 1e buffer indien er een bestuurder de macht over zijn stuur verliest, voordat hij door de 2e buffer (de stenen voerbakken met bomen) het voor raam van 2,75 mtr	Het betreft een vrijwel afgesloten woonerf. De kans dat een autobestuurder hier de macht over het stuur verliest en vele meters uit de koers raakt is nihil.

	hoog en 2,20 mtr breed bereikt. Veiligheid van ons als bewoners is hier dus eveneens een duidelijk issue.	Mocht er al een voertuig uit de koers raken dan is het waarschijnlijk een tweewieler, voor wie de aanwezigheid van paaltjes in dat geval vooral een risico vormt. De veiligheid van de bewoners is hierbij op geen enkele wijze in het geding.
2.54	Uit de bewonersenquête is gebleken dat 13 van de 17 bewoners/eigenaren van de woningen van Oud Diemen voorstander is van de aanwezigheid van de huidige betonnen Amsterdammertjes die niet alleen zorgen voor het onmogelijk maken om te parkeren daar waar deze zijn geplaatst, maar ook enigszins bijdragen aan de veiligheid van de voetgangers. Om mij nog onduidelijke redenen is de Gemeente van mening dat een aantal van deze Amsterdammertjes dient te verdwijnen i.v.m. het groenbeleid van de Gemeente ondanks dat 76% van de bewoners/eigenaren van mening is dat ze weer worden opgenomen in het VO. Indien om esthetische redenen de Gemeente van mening is dat het plaatsen van betonnen Amsterdammertjes niet wenselijk is, is het wellicht ook in het kader van het vergroenbeleid mogelijk om i.p.v. betonnen parkeeropstakels kleine laag blijvende bomen te plaatsen daar waar de betonnen Amsterdammertjes geplande zijn niet terug te worden geplaatst?	De gemeente wil de paaltjes zoveel mogelijk verwijderen vanwege: 1. Uitstraling: een straat zonder paaltjes is mooier dan een straat met paaltjes; 2. Kosten voor beheer en onderhoud van de paaltjes. 3. Gevaar voor mensen met een beperking. Waar mogelijk leggen we groen aan dat de functie van de paaltjes kan overnemen.
	Bruggen	
2.55	De brug richting Vergulde Wagen niet versmallen maar gewoon 3 meter laten i.v.m. toekomstige noodzakelijke ontsluiting als gevolg van maatschappelijke veranderingen, toekomstbestendig houden.	Sinds de bouw van de woningen en de rest van de wijk is de functie van de brug niet veranderd, en op dit moment verwachten we ook niet dat dat in de toekomst gaat gebeuren. Daarom vinden wij het verantwoord om de breedte van de brug aan te passen aan de functie.

3. Overige reacties

	Reactie bewoner	Reactie gemeente
	Algemeen (positief)	
3.1	Het is goed dat er in het kader van de klimaatverandering en nieuwe richtlijnen minder steen en meer groen wordt ingericht. En het is mooi dat de gemeente ook de schoonheid van de Ouddienerlaan waardeert en oog heeft voor het historisch besef.	-
3.2	Dat de gemeente de verplichting erkent dat bewoners recht hebben op een schone en gezonde en duurzame leefomgeving (mensenrecht Verenigde Naties 2022); het recht op gezondheid (zorgen voor verkoeling in de zomer tegengaan hittestress, CO2 opname, opname fijnstof nu Oud Diemen is gesitueerd vlak bij de snelweg), privacy/privéleven en woongenot. In lijn met het coalitieakkoord 2022-2026 (keuzes voor een groen en gezond dorp).	-
3.3	Dat de gemeente “nooit de menselijke maat uit het oog verliest” (zie coalitieakkoord): de 'menselijke maat' is synoniem aan kleinschaligheid, menselijk contact en beheersbaarheid. En ook aandacht voor persoonlijke beleving en de situatie waarin mensen zich bevinden, plus natuurlijk producten en diensten die iemand helpen. De 'leefwereld' van de mens staat centraal.	-
3.4	Dat de gemeente als speerpunt heeft de verbetering van de luchtkwaliteit en zich als doel stelt te komen tot een lagere geluidsbelasting (zie huidig coalitieakkoord).	-
3.5	Dat de gemeente het historisch karakter van Oud Diemen wil bewaren.	-

3.6	Dat de gemeente met het groot onderhoud een verbeteringsslag wil maken met toekomstbestendige ingrepen.	-
	Uitvoeringstermijn	
3.7	Waar ik nu toch écht moedeloos van word is de planning en de termijnen. Het is hier dagelijks levensgevaarlijk en er zijn weer kleine kinderen in de buurt en meer op komst. Er gaan hier ongelukken gebeuren, dat staat vast. En dan gaat de gemeente zeggen dat ze hun best doen en dat er drempels gepland waren. Waarom kan de verkeersveiligheid niet losgekoppeld worden van de rest van het groot onderhoud? U vindt nog een paar jaar wachten op een goede maatregel misschien niet veel, maar voor ons lijkt het op onwil, temeer daar de politie ook altijd categorisch weigert om wát dan ook te handhaven.	De vormgeving van de infrastructuur bepaalt grotendeels de verkeersveiligheid. Het groot onderhoud biedt daarom mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Nu los van het groot onderhoud drempels aanleggen is zonde van het geld. Bij de huidige inzichten zal het werk over ongeveer een jaar kunnen starten.
3.8	Ik mis enig besef van de urgentie van de verkeersveiligheid.	
3.9	Nee, maar wil het prettige onderhoud met Laurens Brouwer bevestigen tijdens de presentatie op 27 juni waarbij hij mij heeft toegezegd zich sterk te maken om het aanbrengen van de verkeersdrempels naar voren te halen in tijd zodat deze werkzaamheden eerder worden uitgevoerd dan het beoogde groot onderhoud gepland voor eind 2024.	-
	Overig	
3.10	Mijns inziens is het een mogelijkheid om met meerder leveranciers afspraken te maken dat zij de wijk niet hoeven in te rijden. Mogelijk vanuit gemeente maar in ieder geval door de bewoners zelf. Bijvoorbeeld met bezorgdiensten (AH bezorgdienst) kan men aangeven waar de bestelwagen moet komen, dat kan ook het parkeerterrein zijn. Er is geen enkele noodzaak om de leverancier met z'n bus voor de deur te ontvangen. Dit geldt ook voor andere diensten en loodgieters, schilders, aannemers etc. Met goede wil bij de bewoners is er een hoop mogelijk en mede daarvoor zijn kettingbedingen opgenomen in de koopcontracten van alle woningen in Oud Diemen. Medewerking, handhaving waar mogelijk of eventuele verdere voorlichting van de gemeente zal hierbij op z'n plaats zijn. Verbeter de wereld maar begin bij jezelf. Overigens geldt dat natuurlijk ook voor de gemeente zelf. Groenbeheer, Pantar (in het voorlopig ontwerp wordt alleen "pantar" genoemd) maar ook de eigen gemeentelijke groen beheer hoeft niet in de wijk te parkeren.	-
3.11	Vragen1. Vragen over Beleidsuitgangspunten: a. Wat wordt bedoeld met het vervangen van het rioolstelsel zodat werk met werk gemaakt kan worden?	Voor het vervangen van het riool moeten we de bestrating gedeeltelijk opbreken. Voor het opnieuw aanleggen van de bestrating ook. Wanneer we dit combineren, dan maken we "werk met werk".
3.12	De wil om naar de bewoners te luisteren en ze serieus te nemen. Enige consequentie in de redeneringen. De ene keer moet alles in het historisch beeld passen, de andere keer moeten wij beseffen dat de tijden veranderd zijn. Wat is hier de achterliggende agenda?	Er is geen achterliggende agenda. Het doel is het handhaven van de historische uitstraling. Maar er zijn ook ontwikkelingen die het nodig maken om eerdere inzichten aan te passen.
3.13	Waarom niet gewoon met bewoners die er al jaren wonen en die de pijnpunten van de buurt precies kennen hierover in gesprek gaan, zoals het coalitieakkoord aangeeft: <i>"We luisteren naar ervaringsdeskundigen en nemen hun aanbevelingen mee"</i> .	Op verschillende momenten hebben we bewoners de mogelijkheid geboden om input te geven aan het ontwerp voor het groot onderhoud. Hiervan is goed gebruik gemaakt.
3.14	Er is veel aan te merken over de inspraak in relatie tot deze 'participatie'. Er wordt vanaf de start van de enquête niet geluisterd, er zijn slechts informatieavonden georganiseerd maar geen inspraakavonden. In het reactieverslag wordt notabene door de gemeente aangegeven "Het is de bedoeling om in het VO meer te doen met de uitkomsten van de bewonersenquête". Nu is er geen enkele dialoog, worden stappen terug gezet die allang besproken zijn, tot frustratie van bewoners, een GEWOGEN inbreng ontbreekt daardoor is er geen sprake van zwaarder wegende inbreng in de directe leefomgeving rondom de situering van je eigen huis. Hier wordt door de gemeente helemaal geen rekening gehouden. Nu is het zo dat bewoners van de	Zie het antwoord op 3.13. Aanvullend daarop: In het voorlopig ontwerp is een lijst opgenomen met 10 dingen die veranderd zijn vanwege de reacties van bewoners.

	moderne ‘landhuizen’ zich gaan bemoeien aangaande de dorpskern terwijl ze daar zelf helemaal niet wonen. De problematiek van de oude woningen in de dorpskern (met hun verschillen in ligging en daarbij behorende verschillende problematiek) zijn van een geheel andere aard dan die van de huizen die op de grens van Oud Diemen ter overgang naar de woonwijken in Diemen-Noord zijn bijgebouwd. Van het “samen optrekken met bewoners” (coalitieakkoord 2022-2026) is op deze manier geen sprake. Ook is het in tegenspraak met het hierin genoemde “We luisteren naar ervaringsdeskundigen en nemen hun aanbevelingen mee”. De antwoorden van de gemeente in het reactieverslag getuigen absoluut niet van een dergelijke instelling: “de praktijk zal het uitwijze”, “wij herkennen dit probleem niet” en “welk voorstel zou niet idioot zijn”, “Het veranderen van het regime zoals schrijver voorstelt wordt daarom niet als realistisch beschouwd” etc. etc.	Naast het wegen van de individuele belangen van bewoners, moet de gemeente ook rekening houden met het algemeen belang. Zoals bijvoorbeeld dat van de gebruikers van de fietsroute.
	Is er bij het VO rekening gehouden met het in het Kettingbeding bepaalde ten aanzien van het niet roeren in de grond in een strook langs de gevel van tenminste anderhalve meter, niet dieper dan 1,5 meter, anders dan op milieukundige wijze? voor 527 en 529	We maken geen groeiplaatsen voor bomen op minder dan 1,5 m van deze panden.

Parkeren Oud Diemen

Bij de verkoop van de percelen in Oud Diemen is in het uitwerkingsplan opgenomen: “voor bezoekers- en eventueel extra bewonersparkeren, wordt een centrale parkeerplaats aangelegd in het oostelijk deel van het plangebied”. Dit is het terrein bij de Tureluurweg/Rietzangerweg. Maar er is niet aangegeven dat deze parkeerplaats uitsluitend voor bewoners en bezoekers van Oud Diemen is aangelegd. Hoewel dit oorspronkelijk niet de bedoeling was, is daarna het parkeerterreintje aan de Buytenweg aangelegd. Omdat dit een blauwe zone is waarvan bewoners van Oud Diemen een ontheffing kunnen krijgen, functioneert dit terrein in de praktijk als het “eigen parkeerterrein” van Oud Diemen. Het terrein aan de Tureluurweg/Rietzangerweg heeft 12 parkeerplaatsen, dat aan de Buytenweg 10. Om tegemoet te komen aan de parkeerbehoefte van Oud Diemen breiden we daarom het parkeerterrein aan de Buytenweg met 4 plekken uit.

In 2019 is de overzichtskaart Diemen Noord “gebiedsindeling bij uitbreiding parkeerregulering” vastgesteld. Zoals bekend is daarin vastgesteld dat de bewoners van de Tureluurweg de zeggenschap hebben over het al dan niet instellen van een blauwe zone op het parkeerterreintje aan de Tureluurweg/Rietzangerweg. Vooralsnog ziet het er niet naar uit dat een meerderheid van die bewoners hiervoor is. Als dit toch gebeurt, dan kunnen ook bewoners van Oud Diemen met hun ontheffing op dit terreintje parkeren.