



Verslag

Amstelhoek – De Engel

Klankbordgroepsessie 2 - 30 juni 2021 'Ontsluiting'

Aanwezig:

Vanuit de klankbordgroep, Piet Heinlaan en omgeving:

- o Pieter Daas (Stichting LIA, Leefbaarheid Industriegebied Amstelhoek)
- o Maaïke Kersten (voorzitter wijkcomité Amstelhoek)
- o Cees van Houten (woont pal naast te ontwikkelen gebied/Amstelkade)
- o Erik Groen (bewoner Piet Heinlaan)
- o Maurice Bartels (bewoner Piet Heinlaan)
- o Jos de Vries (bewoner Amstelkade)
- o Willem van Rooijen (bewoner Amstelkade)
- o Natasja van der Ven
- o Femke Uiterwijk en Jeroen Kolkmeijer
- o Bas Klinkenberg
- o Annemarie Kolk en partner
- o Ellen en Odrik
- o Melchert Nowee
- o Levi Hogeweg
- o Rutger Verhoef
- o Maruschka Kennis
- o Hans Krijger
- o Arnold Ligtvoet

Vanuit het projectteam:

- o Wouter Kabbes (MOKA architecten)
- o Geert Janssen (projectleider gemeente De Ronde Venen)
- o Martijn Plukkel (beleidsmedewerker ruimte gemeente De Ronde Venen)
- o Richard Dijksma (Timpaan)
- o Bas Hofman (Trebbe)
- o Monique Honingh (Blantema bv)
- o Peter Slot (Blantema bv)
- o Simon de Roo (De Wijde Blik)
- o Jolijn Goertz (De Wijde Blik)

Genodigden:

- Christiaan Nab (Goudappel)

Welkom en praktische zaken

Simon de Roo van De Wijde Blik begeleidt de sessie en neemt het woord. Simon heet iedereen welkom op deze extra informatieavond. Tijdens de eerste buurtbijeenkomst op 25 mei, de klankbordgroepsessie op 16 juni en per mail kwamen er veel vragen en opmerkingen over de ontsluitingsopties. Vandaar deze extra sessie. Alle input vanuit deze

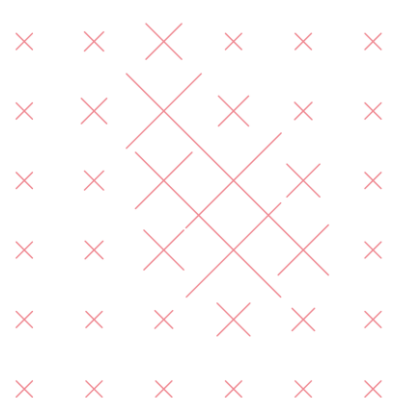


De
Wijde
Blik

Zocherstraat 42-1
1054 LZ Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com





Verslag

sessie wordt meegenomen, zodat na de zomer de aangepaste ontwikkelingen/plannen kunnen worden gedeeld.

Na een korte voorstelronde van de ontwikkelaars en gemeente, krijgt Richard Dijksma het woord.

Inleiding - Richard Dijksma

Richard licht toe dat deze sessie vooral is bedoeld om input op te halen en vertelt dat er nog geen keuzes zijn gemaakt als het gaat om de ontsluiting, niet door de gemeente en niet door de ontwikkelaars. De input van de buurt en belanghebbende helpt bij de afwegingen en om een keuze te maken voor een ontsluitingsoptie. Alle drie de opties zijn gelijkwaardig onderzocht, ze zijn niet allemaal even makkelijk en even snel geregeld.

Presentatie Goudappel – Christiaan Nab

Toelichting en verduidelijking op het verkeersonderzoek 2020

Christiaan Nab is sinds 2008 adviseur parkeren en locatieontwikkeling bij Goudappel (voorheen Goudappel Coffeng). Hij is gevraagd om verkeerskundig te kijken naar de impact van de voorgenomen woningbouw op bedrijventerrein de Engel op de verkeersstructuur in de omgeving.

Ontsluitingsvarianten

Christiaan zoomt in op de locatie. Er zijn 3 ontsluitingsopties onderzocht:

- 1) Amstelkade en Piet Heinlaan
- 2) Ringdijk Eerste bedijking
- 3) Bestaande busbaan

De analyse

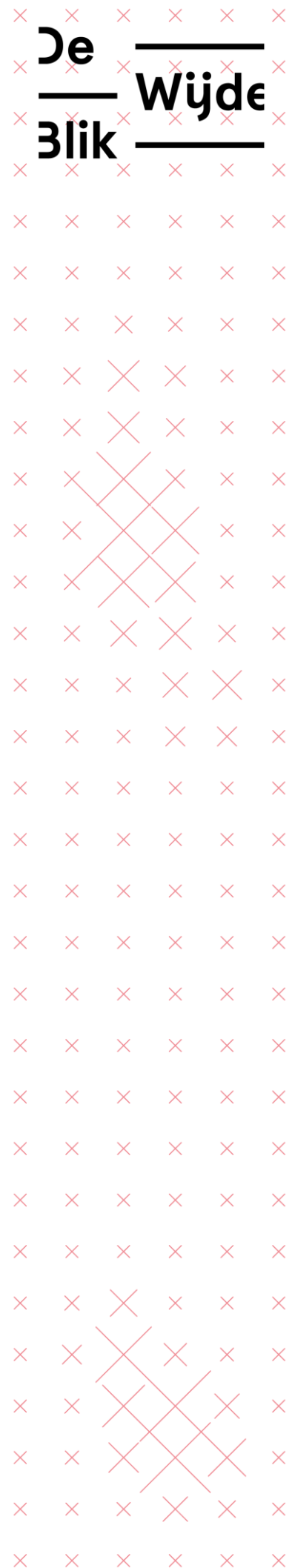
Christiaan vertelt dat eerst is gekeken naar de huidige situatie (door tellingen en kruispuntonderzoeken), wat genereert de ontwikkeling voor verkeer (afgezet tegen huidige situatie), en wat betekent dat als je naar de mogelijkheden van het bestemmingsplan kijkt (huidig en toekomst). Dit is vertaald naar een analyse van de kwaliteit verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten.

Huidige situatie

Er zijn 2 typen verkeersstellingen gedaan:

1) Mechanisch (24/07 meetapparatuur middels een slang over de weg, waarbij ook het type voertuigen en rijrichting te onderscheiden is). Dit is gedaan voor de wegvakken Piet Heinlaan en Ringdijk Eerste Bedijking (na het tankstation), in de periode van 4 tot en met 10 februari 2020 (voor de uitbraak van de coronacrisis). Dit is een relatief drukke periode (in de winter is het altijd iets drukker).

2) Kruispunttelling (visueel gedaan/met de hand, 2 uur tijdens de ochtendspits en 2 uur tijdens de avondspits). Dit vond plaats op





Verslag

donderdag 6 feb (een representatieve drukke dag) in de spitsperiodes van 7-9 uur en 16-18 uur.

De intensiteiten die gemeten zijn, zijn op de Piet Heinlaan een gemiddelde van 995 motorvoertuigen per etmaal (heen en terug, mvt per 24 uur) en op de Ringdijk Eerste Bedijking 148 mvt per etmaal.

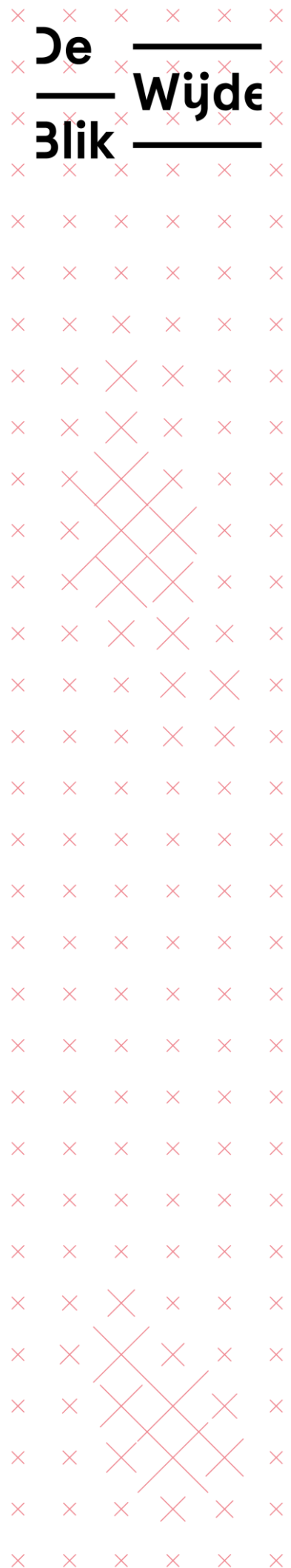
Toekomstige situatie

Wat betekent de ontwikkeling? Hiervoor nemen we de landelijke kerncijfers van CROW die uitdrukken hoeveel verkeer een bepaalde functie genereert. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad (wordt bepaald door adressendichtheid; Amstelhoek is 'matig stedelijk') en ligging ten opzichte van centrum (Amstelhoek is 'rest bebouwde kom'). De kerncijfers worden uitgedrukt in *motorvoertuigen (mvt) per etmaal (= 24 uur)*. Binnen de kerncijfers wordt ook onderscheid gemaakt naar type woning; een klein appartement kent bijvoorbeeld een lager autobezit dan een vrijstaande woning. Er is uitgegaan van de ontwikkeling van totaal 120 woningen, deze is vergeleken met de maximale mogelijkheden binnen het huidige vigerende bestemmingsplan.

Huidige invulling zou 790 mvt per etmaal mogen genereren volgens het huidige Bestemmingsplan. Deels rijdt dit nu ook door de straat, maar de locatie is niet vol benut op dit moment. Stel dat we het leegvegen en er 120 woningen bouwen, dan worden er 720 mvt gegenereerd. Een verschil van -70. In de verdere analyse rekenen we met een volledige toename van het verkeer en dit corrigeren we niet met het bestaande verkeer vanaf de locatie, omdat deze niet specifiek gemeten is. We tellen de 720 mvt volledig op bij de gemeten verkeersintensiteit, dus eigenlijk is dat een overschatting. Er is dus bewust voor gekozen om het worstcasescenario te berekenen.

Ook wordt gekeken naar de ochtend- en avondspits. Woon- en werkverkeer gaan precies andersom qua vertrek en aankomst. In de spitsperiode zie je een verschil in vertrekken en aankomsten. Dat is van belang voor de afwikkeling van kruispunten. Door de transformatie van bedrijventerrein naar woningen komen er meer personenauto's en veel minder zwaar verkeer. In de toekomst ontstaat een meer monotoon verkeersbeeld. Het theoretisch effect netto is daarom klein.

Met die informatie is een analyse uitgevoerd naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van 3 wegvakken aan de hand van de 'Wegenscan'. Op basis van de kaders *duurzaam veilig* (landelijke visie) geeft dit een indicatie hoe druk het daar maximaal mag zijn. Dit heeft te maken met de soort weg en type weggebruikers, etc., die wordt afgezet tegen de functie. De functie moet in evenwicht zijn met de vormgeving (hoe ziet de weg eruit) en met het gebruik (hoe druk is het daar). Als dit in evenwicht is, is er sprake van een duurzaam veilige situatie. Als dit niet in evenwicht is, is het verkeerskundig





Verslag

niet meteen onveilig, maar er kan wel sprake zijn van hinder. Dat wordt een indicatieve grens genoemd.

Variant Amstelkade/Piet Heinlaan

Voor de Amstelkade zijn de breedte van de weg en de voetgangersstrook maatgevend. Hieraan is een indicatieve grenswaarde gekoppeld tot 1000 mvt per etmaal. Dit staat gelijk aan dat kinderen nog vrij zouden moeten kunnen spelen op straat.

Voor de Piet Heinlaan geldt als maatgevend criterium de breedte van de weg, parkeren aan een zijde en de asverspringingen. Hieraan is een indicatieve grenswaarde gekoppeld tot 1800 mvt per etmaal.

De tabel toont de toekomstige worst-case verkeersintensiteiten. 920 voor de Amstelkade en 1715 voor de Piet Heinlaan. Die zitten beide aan de maximaal indicatieve grenswaarden die gesteld zijn (respectievelijk 1000 en 1800). Dat betekent dat je niet veel speling meer hebt, tenzij je maatregelen gaat nemen. Echter het betekent niet dat de weg onveilig is.

Variant Ringdijk Eerste Bedijking

Christiaan onderscheid hier 2 wegvakken:

- Wegvak tussen kruispunt Piet Heinlaan - Tankstation. Dit is een erftoegangsweg (30 km/u). Maximale waarde: 5100mvt
- Wegvak langs metaalhandel. Die is niet toekomstbestendig, die moet opgewaarderd worden tot minimaal een erftoegangsweg (profiel a la Piet Heinlaan nu)

Variant Busbaan

De busbaan is nu uitsluitend beschikbaar voor bussen en hulpdiensten en is zo ingericht dat de doorstroming van de bus optimaal is; de bus heeft voorrang op de aansluitingen/kruispunten. Als je de busbaan wilt gebruiken als ontsluiting moet hinder voor de bus voorkomen worden. Dat heeft net name te maken met de reistijden. Vertraging (verliestijd) levert forse boetes op. Dit zal ook het geval zijn als hier aansluitingen vanuit de woonwijk komen.

Verkeersafwikkeling kruispunten

Er is ook gekeken naar kwaliteit op kruispuntniveau; hoe het verkeer op maatgevende momenten (ochtend- en avondspits) wordt afgewikkeld. Nu, in de toekomst (zonder plan) en met de woningen erbij. Christiaan noemt als beoordelingscriteria: wachtrijlengtes, verliestijd (tijd die je erover doet in een wachtrij tot je kan oprijden), cyclustijd (tijd die ervoor nodig is om alle lichten een keer van groen licht te voorzien) en verzadigingsgraad (intensiteit versus capaciteit).

Resultaten:

- 1) Knooppunt Piet Heinlaan - Ringdijk Eerste Bedijking: kan verkeer in alle scenario's goed afwikkelen. Aandachtspunt is de huidige vormgeving en zichtlijnen



De Wijde
Blik

Verlag

- 2) Ronde N196 – Mijrechtse Zuwe (N196) – Ringdijk
Tweede Bedijking: hiervoor geldt hetzelfde; er is voldoende capaciteit.
- 3) Aansluiting op busbaan: dit vergt aanpassingen op 2 plekken.
Dan heeft het wel voldoende capaciteit.
 - a. Op de busbaan moet een kruispunt komen met bebording, stoplicht.
 - b. Kruispunt met N196 moet aangepast worden.
Het verkeer vanaf de wijk moet de N196 op kunnen draaien. Er moet een linksafvoersorteervak komen. Dat betekent dat het hele kruispunt aangepast moet worden. Het is een complexe aanpassing maar dan zorgt het wel voor een goede kwaliteit afwikkeling in de spits met de nieuwe woningen.
- 4) Mijrechtse Zuwe (N196) – N201 - Tienboerenweg: sprake van een goede kwaliteit verkeersafwikkeling, maar in de avondspits is er weinig restcapaciteit.

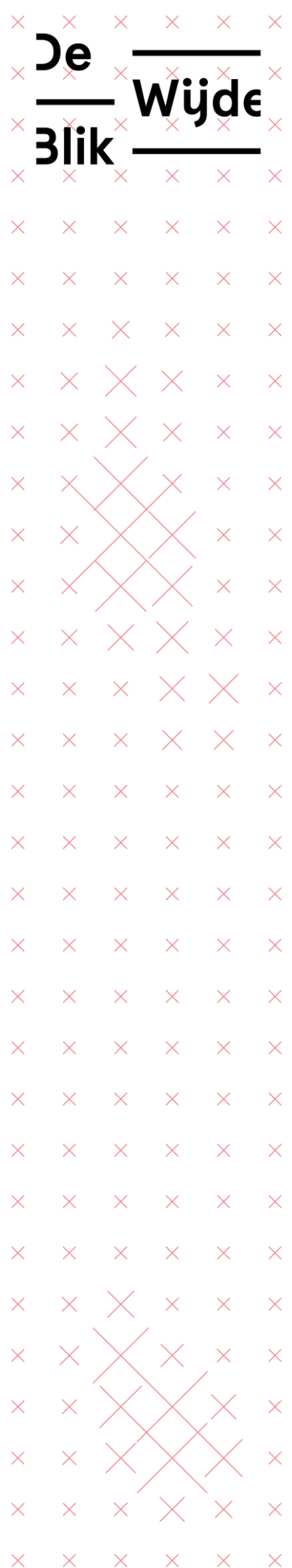
Afweging ontsluitingsvarianten

De tabel geeft de resultaten weer. Met name De Ringdijk Eerste Bedijking geeft veel rood, en dat is allemaal het wegvak rond de metaalhandel/Pothuizen. Daar moet je sowieso iets doen. Bij de Piet Heinlaan zie je bij intensiteit en toekomstbestendigheid dat dit tegen de grenswaardes zit. Bij de Busbaan moet je 2 aansluitingen realiseren.

Verkeerskundig scoort de Busbaan dus best goed, maar het vergt flinke aanpassingen en medewerking van de provincie. Die laatste is er nu niet. De Ringdijk Eerste Bedijking heeft grote potentie, met name het eerste wegvak is goed, maar het wegvak bij de metaalhandel/Pothuizen moet flink worden aangepast. De route Piet Heinlaan scoort over het algemeen ook goed, uitgezonderd de leefbaarheid (toename verkeersintensiteit) en toekomstbestendigheid. Hier zijn maatregelen nodig voor garantie van een goede kwaliteit verkeersafwikkeling.

Conclusies

- Verkeersgeneratie woningbouw circa 720 mvt/etmaal t.o.v. bestaande functies 790 mvt/etmaal
- Meer monotoon verkeersbeeld; kleiner aandeel zwaar verkeer
- Wegvakken kunnen extra verkeer aan, met de volgende aandachtspunten
 - Worstcase toename verkeersintensiteit Piet Heinlaan, maatregelen nodig om kwaliteit van de verkeersafwikkeling te garanderen en restcapaciteit te verruimen. Aandachtspunten gericht op leefbaarheid en toekomstbestendigheid.
 - Wegprofiel Ringdijk Eerste Bedijking dient ter hoogte van Pothuizen opgevaardeerd te worden naar minimaal erftoegangsweg



Verslag

- Busbaan kan extra verkeer aan. Ongehinderde doorstroming en lokaal (zoek)verkeer van woonwijk is verkeerskundig geen ideale combinatie. Hierin verkeerskundig aanpassingen nodig, medewerking van provincie en vervoerder noodzakelijk
- De beoordeelde kruispunten kunnen het extra verkeer verwerken, bij sommige zijn wel aanpassingen wenselijk
- Verkeerskundig heeft vanuit het verkeersonderzoek de voorkeur de ontsluitingsroute via de Ringdijk Eerste Bedijking indien het huidige wegprofiel t.h.v. Pothuizen wordt aangepast als voorkeursroute, maar andere opties zijn verkeerskundig ook geschikt (te maken)
- Daarnaast is een tweede aansluiting vanaf de ontwikkellocatie wenselijk voor hulpdiensten als calamiteitenroute: noodontsluiting.

Context

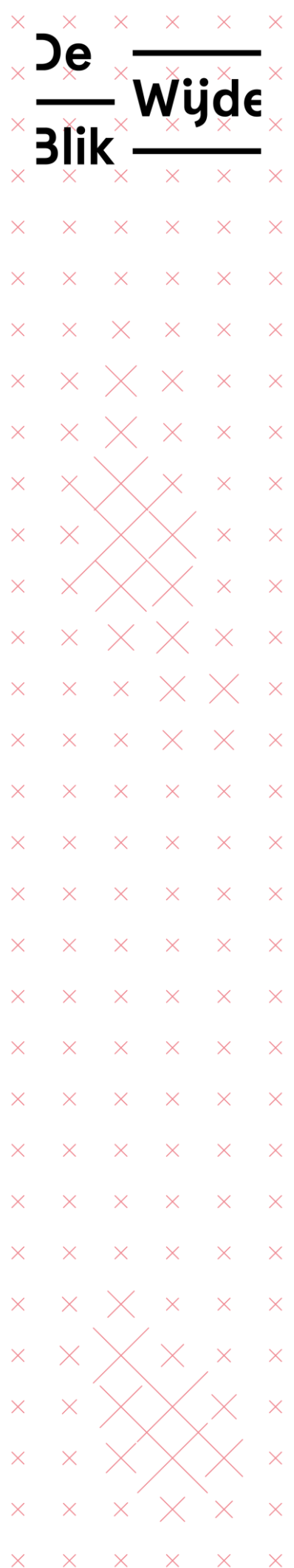
Richard schetst de context. “Er is nog geen keuze gemaakt, omdat wij het participatietraject belangrijk vinden richting eventueel een bestemmingsplanwijziging. Daarom hebben we De Wijde Blik gevraagd als onafhankelijke derde dit te begeleiden.”

Richard geeft aan dat de provincie heeft aangegeven in basis geen medewerking te willen verlenen aan ontsluiting via de busbaan. Met name vanwege de doorstroming en de boetes. “We hebben nadere duiding gevraagd, zodat we dat voldoende kunnen uitleggen. Daarnaast worden er nu bredere gesprekken gevoerd met de ontwikkelaar van het Pothuizen-terrein (metaalhandel) over de ontsluiting van Amstelhoek in brede zin in relatie tot het wensbeeld uit de structuurvisie. Er is enerzijds het verkeersonderzoek, anderzijds nemen we ook mee hoe de buurt er naar kijkt en welke informatie vanuit de gesprekken tot ons komt.”

Geert Janssen geeft aan dat de gemeente volop inzet op de ontsluiting via Pothuizen. De gemeente is al geruime tijd in onderhandeling. Er moest een historisch onderzoek plaatsvinden in het kader van Unesco. Dat is bijna afgerond en lijkt positief; binnen bepaalde cultuurhistorische waarden kan woningbouw mogelijk zijn op het Pothuizen terrein. “Het is een eerste stap, want het plan moet dan nog beoordeeld worden op andere beleidspunten. De optie busbaan wil de provincie niet, vanwege de reistijden en verkeersveiligheid. Er is nog geen bestuurlijk standpunt ingenomen over de opties. Wel is een belangrijke randvoorwaarde dat er draagvlak in het dorp moet zijn voor de uiteindelijke ontsluitingsoptie. Anders wordt het een moeilijke exercitie.”

Vragen

Pieter Daas: *Is bij het verkeersonderzoek van Goudappel rekening gehouden met het groeiende aantal pakketbezorgers?*



Verslag

Christiaan: “Daar is rekening mee gehouden. Ik snap het gevoel, maar zo’n busje rijdt de hele wijk door, verkeerskundig is dat niet zo spannend.”

Arnold geeft aan dat de busjes allemaal 80 rijden door de wijk.

Christiaan geeft aan dat hij het gedrag niet kan veranderen.

Ellen: *In hoeverre is er rekening gehouden met corona? Want het aankoopgedrag en thuiswerkgedrag is veranderd. En er is niet maar één busje, er zijn veel meer bezorgers.*

Christiaan: Ik zou adviseren om de telling te actualiseren, zodra meer bekend is, want niemand weet welke kant het op gaat en welk effect corona heeft op de getallen. De data is van voor corona.

Richard beaamt dat het goed is om de telling te actualiseren wanneer specifiek gekozen wordt voor de Piet Heinlaan. De andere opties hebben meer restructuur.

Natasja: *Je ziet de busjes steeds opnieuw langskomen, niet één keer, iedereen heeft een eigen tijdvak, dit is niet gecentraliseerd. Geldt voor Albert Heijn, maaltijdbezorgers en TNT.*

Christiaan: Als we tellingen actualiseren, zit dat daar ook in. Het effect van corona kan ook zijn dat er minder verkeersbewegingen zijn, zeker in woonstraten. Nader onderzoek op de specifieke locatie is hiervoor noodzakelijk.

Pieter: *Als de Piet Heinlaan de enige ontsluitingsoptie is, hoe gaan we dan met de bouwroutes om (bouwverkeer, machines, busjes)?*

Richard: Daarin is nog geen keuze gemaakt. Wat vaak wordt gedaan is de route kiezen met de minste overlast, bijvoorbeeld door een tijdelijke ontheffing (van de busbaan). Maar dit punt verdient in de overwegingen zeker aandacht.

Maaïke: *Grote vrachtwagens via de Piet Heinlaan manoeuvreren gaat niet. Is er nagedacht over het aanleggen van een bouwweg?*

Richard: Ontsluiting van bouwverkeer via de Piet Heinlaan lijkt inderdaad niet mogelijk. We zullen moeten kijken waar we een tijdelijke voorziening kunnen treffen. Hoe ook definitief de ontsluiting van de nieuwe wijk gaat lopen, is van invloed op het bouwverkeer.

Maaïke roept op om serieus te kijken naar een bouwroute.

Femke en Jeroen: *Als de ontsluiting via de ringdijk of de busbaan gaat, hoe dwing je dan af dat mensen die route nemen en niet toch via de Piet Heinlaan gaan?*

Christiaan: Zonder maatregelen kan dat niet. Verkeer is als water, het kiest de weg van de minste weerstand.

Richard: Vanuit stedenbouw kan je daar wel iets mee doen.

Bijvoorbeeld een weg afsluiten met paaltjes, waardoor alleen hulpdiensten erdoorheen kunnen en voor normale verkeer geen mogelijkheid meer is via de niet gewenste route.

Ellen: *Betekent dat dan ook dat de Amstelkade geen autotoegang krijgt tot de wijk?*

De Wijde
Blik



Verslag

Richard: Als de Ringdijk/ Eerste bedijking een optie zou worden, is dat heel logisch om te doen, met uitzondering van de nooddiensten/ onderhoud.

Zwaar verkeer door de Piet Heinlaan is een ramp. Huizen staan te dansen, zijn al verzakt naar de weg toe en ooit al een keer gedeeltelijk onderheid.

Christiaan: Trillingen moet je ook meenemen in je onderzoek, dat vraagt nadere uitwerking. Je kan niet zomaar parkeerplaatsen weghalen.

Jeroen geeft aan dat de asverspringingen in de jaren 80 zijn aangebracht om het tempo eruit te halen (goed gelukt) en waardoor er plekken ontstonden om elkaar te passeren. Wat gaan de aanpassingen zijn in de Piet Heinlaan? Als die asverspringingen worden weggehaald, wordt er weer hard gereden en wordt parkeerprobleem wellicht groter.

Christiaan: de asverspringingen werken in de huidige situatie maar niet bij verandering naar een meer monotoon verkeerbeeld. Hier moet je iets mee, maar dan moet je ook maatregelen nemen inderdaad om de snelheid eruit te halen.

Femke: *voorheen was hier een stoplicht, dan gaan ze juist hard rijden om groen te redden.*

Richard: Asverspringingen werken nu goed. Als je meer monotoon verkeer krijgt, heb je niks meer aan asverspringingen, dat vraagt om andere maatregelen.

Christiaan: Als je geen tegenligger tegenkomt, heb je geen reden om te stoppen en ga je er misschien juist doorheen slalommen.

Arnold: *De stoep op de Piet Heinlaan is nog maar 2 cm hoog omdat mensen dit gebruiken om een tegenligger te passeren. Er zou dan ook iets aan de stoepen moeten gebeuren. Bloembakken, betonblokken.*

Christiaan: Wanneer de Piet Heinlaan gekozen wordt, vraagt dit om een herinrichting van het profiel. Daar moet dan naar gekeken worden.

Femke: *Op welk profiel zijn die 1800 auto's gebaseerd? Is het een theoretisch model dat in de praktijk niet kan werken?*

Christiaan: Nee, die 1800 is gebaseerd op het huidige profiel/ vormgeving. Als je er een erftoegangsweg van maakt, los van de exacte vormgeving, dan zou je tot 4000 auto's per etmaal kunnen.

Deelnemer attendeert op gevaarlijke fietsoversteek einde Piet Heinlaan / N196, gevaarlijke plek. De weg gaat schuin omhoog, dus je ziet je tegenligger pas op het laatste moment.

Femke geeft aan dat kinderen niet kunnen spelen op de Piet Heinlaan.

Christiaan geeft aan dat hij met het spelen op straat de Piet Heinlaan niet letterlijk bedoelde, maar doelde op de 1000 mvt per etmaal voor de Amstelkade.

Hans Krijger roept de gemeente op om creatief te denken; onder de busbaan door of eroverheen. De Piet Heinlaan heeft nu al



De Wjde
Blik



Verslag

problemen met de capaciteit, het is veengrond, het onderzoek is gedaan op een moment dat niet relevant is. Wie heeft het onderzoeksbureau ingehuurd?

Richard: Het is normaal dat als er een bestemmingsplanwijziging is dat de ontwikkelaar opdracht geeft. Dit wordt altijd afgestemd met de gemeente. Goudappel is een deskundig en onafhankelijk en gaat echt niet opschrijven wat wij willen. Daar is hun naam ook te goed voor. Het moet wel echt kunnen dan.

Hans: *Dan lijkt het me verstandig dat de gemeente een second opinion laat doen en dan op dit moment nu alles anders is door corona.*

Geert: “Wat Richard zegt, klopt. Voor alle woningbouwplannen die afwijken van het bestemmingsplan, vraagt de ontwikkelaar onderzoeken aan. Het is aan de gemeente om te beoordelen of onderzoek adequaat is uitgevoerd. We hebben verkeerskundigen in dienst om dat objectief te beoordelen.”

Pieter: *Zijn er randvoorwaarden meegegeven aan de ontwikkelaar?*

Geert: De raad moet nog het ruimtelijk kader vaststellen voordat de ontwikkelaar een stedenbouwkundig plan ontwikkelt.

Richard: Vanuit de intentieovereenkomst liggen er wel randvoorwaarden vanuit woonvisie, aantallen, etc.

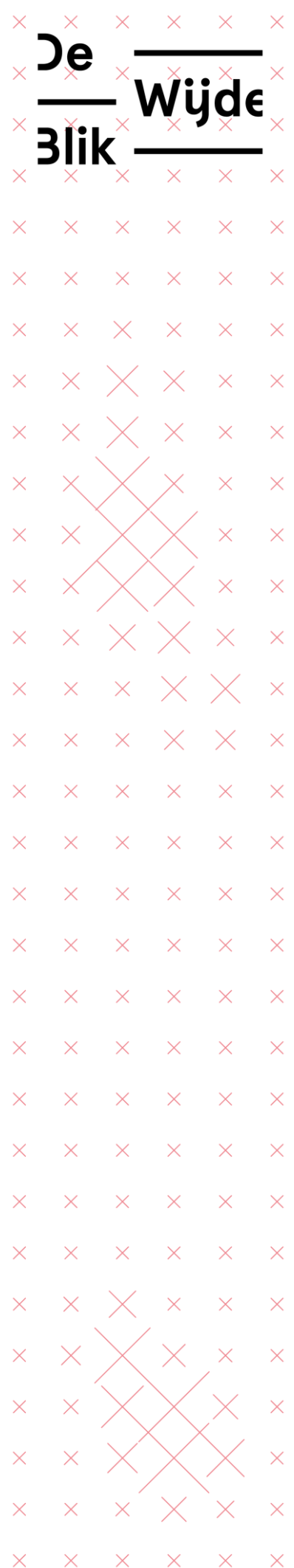
Pieter: *Moeten dan niet eerst de randvoorwaarden worden meegegeven voordat de ontwikkelaar gaat?*

Geert: “Er is nog geen stedenbouwkundig plan. We onderzoeken nu de ontsluitingsopties, als die er niet is, dan ga je met de rest ook niet verder.”

Richard: “Er zijn gesprekken met de klankbordgroep en de gemeente, die uiteindelijk tot een ruimtelijk kader/ stedenbouwkundig plan moeten leiden. Daarom juist nu ook deze sessie. Juist om te bespreken met elkaar wat er speelt. Uiteindelijk is aan de gemeente om af te wegen wat doe je wel en niet. Goudappel heeft onderzocht wat verkeerskundig zou kunnen en in afweging nemen we meer mee dan alleen deze cijfers.

Pieter: *Jullie zijn gevraagd door de gemeente om draagvlak op te halen bij omgeving. Dan willen we ook weten wat de gemeente er zelf van vindt. Ik wil niet voor jullie karretje worden gespannen om de weg vrij te banen voor een ontwikkeling die niet fijn is voor de omgeving. Jammer dat de gemeente hierbij niet ook aansluit als gesprekspartner.*

Richard: “De gemeente zit bij de klankbordgroepsgesprekken en het wijkcomité ook. Draagvlak creëren voor de Piet Heinlaan is niet de opdracht. We hebben nog geen standpunt over de ontsluiting; de zorgen rond de Piet Heinlaan willen we juist serieus nemen en daarom ook dit overleg. Als we hier niet serieus naar luisteren, is dat ook niet goed voor procedures van de hele ontwikkeling en de wijk die we achterlaten. Onze toekomstige kopers hebben dan ook een



Verslag

probleem als de ontsluiting niet goed zit en dat willen we als ontwikkelaars ook niet.”

Geert: “De gemeente heeft nog geen standpunt, maar we vinden het wel belangrijk of er draagvlak is voor een bepaalde optie. Als dat er niet is, gaan we er niet in mee, dan creëren we onze eigen weerstand tegen het plan.”

Melcher: *Is het inmiddels niet duidelijk dat het draagvlak er niet is?*

Geert: “Het is wel duidelijk dat de Piet Heinlaan op veel zorgen en bezwaren stuit.”

Richard: “Dat beïnvloedt mede de keuze die je gaat maken. Gezien de zorgen in het dorp, zijn we ook in gesprek met Pothuizen, om te kijken of je voor een betere ontsluiting kunt zorgen voor heel Amstelhoek. Alleen in het onderzoek moet je wel alle opties meenemen en serieus afwegen”

Femke geeft aan dat er nog meer ontwikkelingen zijn, wat zorgt voor meer verkeer, o.a. de oude taxicentrale.

Natasja vertelt dat tijdens een fietstocht met de gemeente twee jaar geleden is gemeld dat er alleen mag worden gebouwd als de ontsluiting niet door de Piet Heinlaan gaat. “Keer op keer moeten we onnodig bij elkaar komen. Er kan niet door de Piet Heinlaan. Iedereen wil dat er gebouwd wordt, dat er nieuwbouw komt, dat vinden we een onwijs goede vooruitgang. Maar de huizen in de Piet Heinlaan zijn er niet voor geschikt. Gemeente, zeg gewoon dat de Piet Heinlaan geen optie is. En als dat geregeld is, bouwen met die hap.”

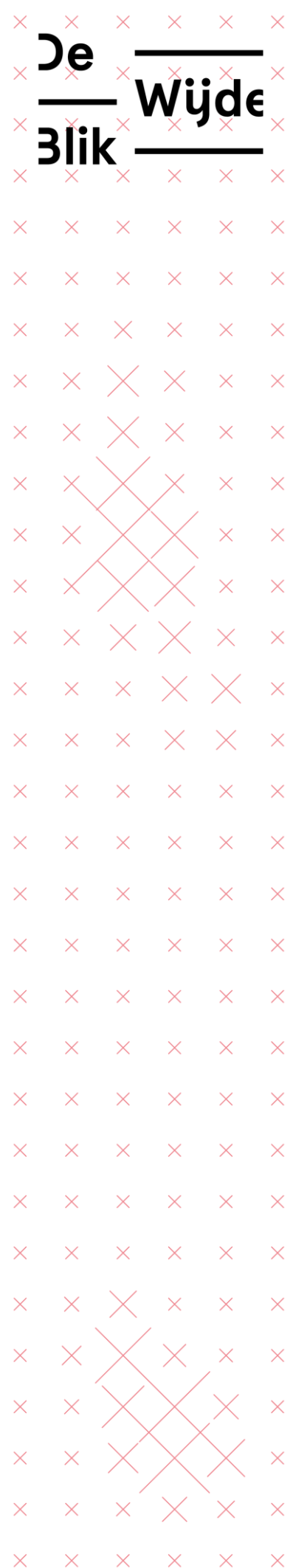
Richard: “Er is op korte termijn een gesprek met de gemeente. We zien de Piet Heinlaan niet als meest kansrijke optie. Laat dat helder zijn. We werken toe naar een definitieve ontsluitingsoptie. We willen iedereen de ruimte bieden en niet alle zorgen en mails afdoen met een mailtje. Zodat we alle feedback kunnen meenemen in de overwegingen die gemaakt moeten worden.”

Natasja geeft aan dat de hele verkeerssituatie die door de provincie is aangepast niet werkt en dat de gemeente het uiteinde van de Piet Heinlaan ook aan moet pakken vanuit veiligheid.

Ellen geeft aan dat in de tabel veiligheid op groen staat. Waar is dat op gebaseerd?

Christiaan: De basis zijn de statistieken en we hebben gekeken naar geregistreerde verkeersongevallen. Daarin zien we geen opvallende dingen. Wat we nog zouden kunnen doen is klachten opvragen bij de gemeente. Veiligheid bestaat uit subjectieve (kans op) en objectieve (feitelijk) elementen. Uit de registratie blijken geen schokkende dingen.

Annemarie vraagt zich af of alles geregistreerd is, bijvoorbeeld overreden huisdieren, kleine schades niet.





Verslag

Ellen zou graag een goede invulling willen van het begrip veiligheid, waarop dat is gebaseerd. Anders kan dit bij de Piet Heinlaan niet op groen.

De heer Kolk: Is ontsluiting over de busbrug naar de toekomstige tramhalte een optie?

Natasja: Is de busbaan nog wel nodig als er straks trams gaan rijden?

Richard: Dit ligt buiten onze invloedssfeer. Wij zijn ook voorstander van een fiets-voetverbinding, maar de brug is van twee provincies. Goeie suggestie. Maar lastig uitvoerbaar.

Melchert: Hoe zouden wij kunnen helpen de provincie te overtuigen van de ontsluiting via de busbaan? Dat is voor de hele buurt een fijnere optie.

Richard: Dat is lastig te beantwoorden, ik denk dat goed is dat we dit punt meenemen in de klankbordgroepsgesprekken. De vraag is of er nog ruimte is en of bepaalde invloed vanuit het dorp nog mee kan wegen op de keuze van de provincie? En, is het nog nodig of is er in september meer zicht op een ontsluiting?

Pieter vult aan dat je dan bij provinciale connecties moet lobbyen, dat dit buiten dit project valt.

Melchert: Hoe is de huidige situatie qua verkeer berekend?

Christiaan: We weten vanuit het bestemmingsplan welke functies daar maximaal gerealiseerd kunnen worden en daar hebben we een kencijfer aangehangen. Dat is niet gemeten. Daarom is er ook gerekend met het worstcasescenario, omdat we niet exact weten wie daar nu precies rijdt en vooral wat dus vanaf locatie komt. Voor de toekomstige situatie hebben we daarom de volledige verkeersgeneratie als nieuw verkeer voor de woningen opgeteld bij de bestaande metingen.

Ellen vraagt of het projectteam op de hoogte is van eerdere metingen die zijn gedaan in de Piet Heinlaan in 2018 en 2019. Alle cijfers daarvan vallen veel hoger uit.

Christiaan en Richard geven aan de onderzoeken graag te ontvangen.

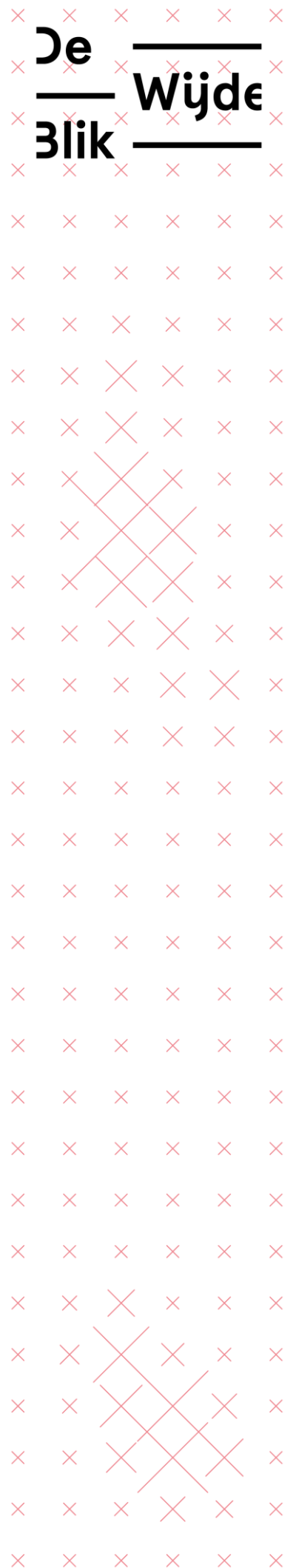
Richard: Wij zullen deze beoordelen en in de volgende klankbordgroep hierop terug komen. Alle data die er is, is van belang om mee te nemen in de wegging.

Geert Janssen is hiervan wel op de hoogte, geeft Ellen aan. Geert geeft aan de onderzoeken door te sturen.

Erik geeft aan hier recent nog over te hebben gemailld naar Geert, ook vanwege de hoge snelheden die hieruit naar voren komen, met pieken tot wel 77 kilometer per uur.

Feedback

Voor het verzamelen van de aandachtspunten per ontsluitingsoptie is gebruik gemaakt van het programma Miro.



Verslag

De Wjde Blik

Ontsluitingsoptie Pothuizen

Deze optie wordt door de aanwezigen als positief beoordeeld. Dat het cultuurhistorisch onderzoek goed lijkt uit te pakken en dat de eigenaar van het terrein positief aankijkt tegen ontwikkeling van deze locatie en bijbehorende ontsluiting maakt dit een goede optie in de ogen van de aanwezigen.

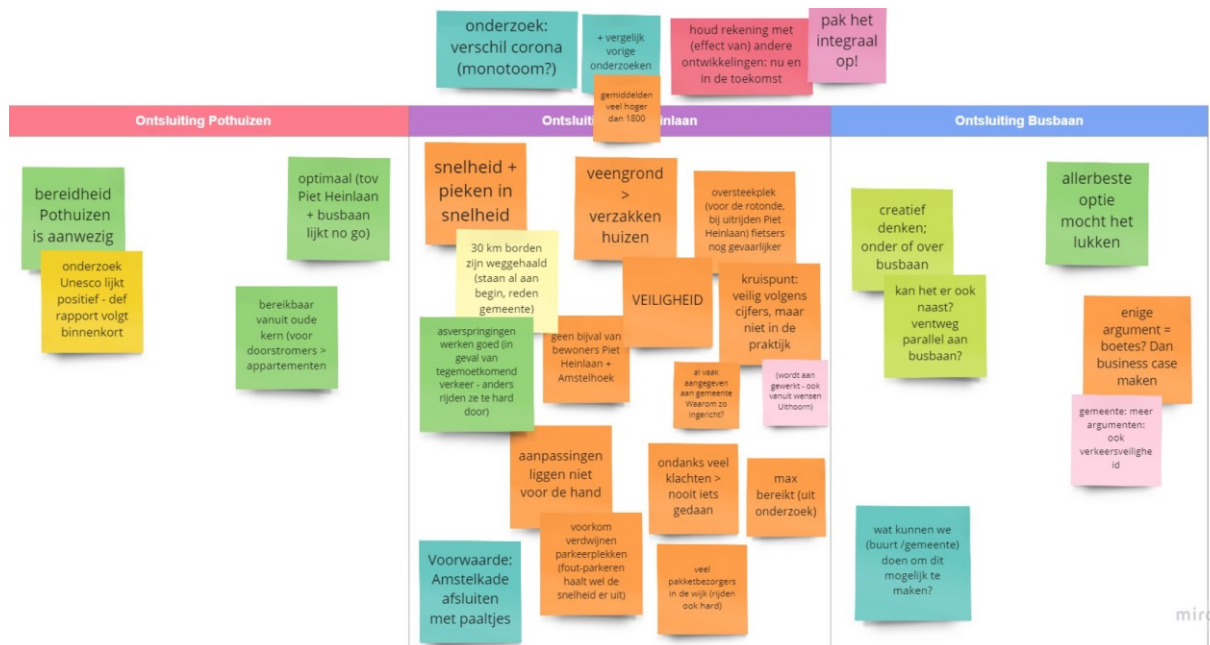
Ontsluitingsoptie Piet Heinlaan

Zoals tijdens de eerste klankbordgroep en uit reacties al bleek is dit geen goede optie volgens de aanwezigen buurtbewoners, belangengroepen, etc. In de huidige situatie voldoet in het beeld van de aanwezigen de straat eigenlijk al niet en daar is al regelmatig contact over geweest met de gemeente.

Ontsluitingsoptie Busbaan

De busbaan is voor de aanwezig ook een goede optie en er wordt zelfs gesteld dat er gekeken kan worden naar een rijbaan parallel aan de busbaan, om zo het busverkeer niet te hinderen. Deze optie is vanuit de provincie nu niet bespreekbaar. Provincie wilt hier niet eens over in overleg met de gemeente.

Hieronder ziet u een overzicht van de aangegeven punten.



De Miro is ook als aparte pdf te bekijken, zie www.wonenaanamstelkade.nl/participatie.

Afsluiting

Simon bedankt de aanwezigen voor hun deelname. De presentatie komt online op de www.wonenaanamstelkade.nl/participatie, het



Verslag

verslag volgt zo spoedig mogelijk. Op 1 september is de volgende klankbordgroepbijeenkomst.

Ellen vraagt of ook de onderzoeken die eerder zijn gedaan en gedeeld zullen worden tegelijkertijd online gezet kunnen worden met de presentatie van Goudappel. Deze worden eerst bestudeerd en indien deze van belang zijn, worden die uiteraard online gedeeld op de participatie pagina.

Femke: *“Bedankt voor jullie oprechtheid, ik heb het ervaren als een bijzonder gesprek. Ik heb het idee dat onze mening wordt meegenomen. Bedankt voor jullie tijd en aandacht.”*

Simon sluit de vergadering en bedankt de aanwezigen.

