Nota van Beantwoording concept Nota van Uitgangspunten

Hernieuwde aanpak kruising Casparus-, Amstelland- en Plataanlaan – oversteek Plantaanlaan -Papelaan



Auteurs Projectteam CAPP – Ingenieursbureau
Opdrachtgever Winfried Pieroelie – Verkeer & Openbare Ruimte
Contactpersoon Barry Mühl
Datum April 2025

Inhoud

1 Inleiding **3**
1.1 Algemene samenvatting 3
1.2 Participatieproces 4

2 Beantwoording ontvangen reacties **5**

3 Bijlagen **14**

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording (NvB) van het project Hernieuwde aanpak kruising Casparus-, Amstelland- en Plataanlaan – oversteek Plataanlaan – Papelaan (CAPP). Deze NvB hoort bij de concept Nota van Uitgangspunten (NvU). In de concept NvU staan de voorstellen om op een planmatige en kostenefficiënte wijze te komen tot maatregelen voor het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid op het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan. Het project wordt uitgevoerd binnen de bestuurlijk vastgestelde kaders, de uitkomsten van de onderzoeken naar verkeersveiligheid, doorstroming en de verkeersprognose 2040 op het kruispunt en de oversteek.

De concept NvU is op 5 november 2024 vastgesteld door de Bestuurscommissie van Stadsgebied Weesp en daarmee vrijgegeven voor inspraak. Iedereen die dat wilde kon van 18 november 2024 tot en met 5 januari 2025 reageren op de concept NvU. In totaal ontvingen we 14 reacties van bewoners, ondernemers en belangengroepen.

In deze NvB zijn alle ontvangen reacties op de concept NvU anoniem opgenomen. Per reactie keken we of de opmerking aanleiding was voor een aanpassing in de concept NvU. Soms ontvingen we tegenstrijdige wensen. Of wensen die niet binnen het beleid of wetten passen. We onderbouwen per reactie waarom een wens/idee wel of niet heeft geleid tot een aanpassing van de concept NvU.

1.1 Algemene samenvatting

Uit de reacties blijkt een grote betrokkenheid bij het gebied. De reacties gaan overwegend over verkeersveiligheid, staat van onderhoud, en ruimte voor fiets- en voetganger. Zoals in de concept NvU staat is het hoofddoel van het project om tot een planmatige en kostenefficiënte wijze te komen tot maatregelen voor het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid op de kruising
Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan. Bij dit doel wordt eveneens gekeken hoe we een integrale ruimtelijke kwalititeitsslag kunnen maken waarbij de beleidsdoelen van de gemeente Amsterdam worden gevolgd. Een kwalitatief
en klimaatadatief ingerichte openbare ruimte is hierbij het uitgangspunt.

1.2 Participatieproces

Zoals in de concept NvU is omgeschreven (hoofdstuk 3.6) is een compleet participatieproces doorlopen. Alle stakeholders zijn geïnformeerd toen de concept NvU door de bestuurder was vrijgegeven voor inspraak. Belanghebbenden hadden 7 weken de tijd om op de NvU te reageren. De inwoners rond het projectgebied zijn per post geïnformeerd. Daarnaast zijn stakeholders geïnformeerd via de verschillende kanalen van de gemeente. Er is een inloopbijeenkomst georganiseerd over de concept NvU waar de stakeholders een reactie kon geven. Alle overige stakeholders -waaronder ook de raakvlakprojecten- zijn per mail uitgenodigd te reageren op de concept NvU.

2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnummer	Code indiener en ingediende reactie	Antwoord
1.	**A_001**	
Mail, 15 november 2024	Ik heb net de nota doorgelezen met de plannen voor ontwerp herinrichting Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan. Ik heb hier een paar vragen over: • aan de kant van Vechtstede wordt het fietspad aangepast in tweerichting fietspad. Wat gebeurd er met het fietspad aan de kant van de eensgezinswoningen aan de Amstellandlaan west (tussen Lageweyselaan en Waarschapsstraat/Hogeweyselaan); • op de Amstellandlaan zelf, wordt zeer regelmatig veel te hard gereden (zelfs geracet) en hierover hebben wij als buurt regelmatig over geklaagd bij gemeente, politie etc. Echter wordt hier steeds niets mee gedaan. Wordt hier ook nog iets aan gedaan bij de herinrichting van dit gebied? Zoals bijvoorbeeld echte snelheid verlagende maatregelen (drempels waarvoor je echt moet afremmen, niet zoals degene die er vorig jaar zijn neergelegd, maar bijvoorbeeld zoals die op de Pr. Irenelaan).	Het fietspad aan de kant van de eengezinswoningen valt buiten de scope van het project en blijft zoals het nu is. De rijbaan van Amstellandlaan west valt buiten de scope van het project, het voldoet in zijn huidige staat vrijwel geheel aan de inrichtingseisen voor GOW30. Alleen het fiets- en voetpad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan wordt verbreed. De rijbaan van Amstellandlaan oost wordt opnieuw ingericht conform de inrichtingsprincipes GOW30. Er wordt getracht een betere balans te vinden tussen de doorstroming en verkeersveiligheid. Daar passen snelheidsremmende maatregelen bij. Op GOW30-wegen zoals de Casparus-, Amstelland-, en Plataanlaan gaan we terughoudend om met drempels omdat ze hinderlijk zijn voor met name nood- en hulpdiensten en lijnbussen. De inzet is om met smallere rijbanen en waar mogelijk kortere rechtstanden de snelheden te verminderen. Wel gaan wij in overleg met de vervoerders en met de nood- en hulpdiensten om de mogelijkheid voor het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen te bespreken.
2	**A_002**	

Mail, 25 november 2024	Binnenkort schijnt de renovatie van de Casparuslaan aan de orde te zijn! Als bewoner naast deze doorgangsroute wil ik u meegeven om halverwege het kruispunt Amstellandlaan en de Roskambrug één of meerdere drempels in te voegen [zoals ook op de Pr. Irenelaan!]. Dit gezien het feit dat met regelmaat grove snelheid overtredingen plaats vinden in beide richtingen! Wellicht komt er ook een geluiddempende asfalt laag op dit traject?	Wat betreft drempels zie antwoord vraag A_001. Er wordt een verhardingsadvies opgesteld om de (on)mogelijkheden te onderzoeken voor de terug te brengen asfaltverharding, waaronder geluidsreducerende deklaag.
3	**A_003**	
Online, 28 november 2024	Naar aanleiding van de concept nota van uitgangspunten graag de volgende aandachtspunten: • Versterken groen Amstelandlaan mee eens. Kies de juiste plaats. Het lijkt mij verstandig om de entree bij supermarkt Deka zo veel mogelijk vrij te houden voor fietsparkeren. • Aantal nietjes blijft gelijk. Heel verstandig. • Aantal parkeerplaatsen Amstellandlaan niet wijzigen. • Aandacht voor openbare verlichting. Kan beter t.o.v. heden. • Laden en lossen Kostverlorenstraat: wijzigen in laden en lossen aan de kant van Etos en niet aan de overzijde. Dat is met karren niet handig en onveilig.	Er is aandacht voor het fietsparkeren bij o.a. de ingang van de supermarkt. Aan de voorzijde van het winkelcentrum is er extra aandacht voor het versterken van de groenstructuur. Om de benodigde ruimte te creëren en ruimte voor het verbreden van het fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan, blijft er minder te gebruiken ruimte over voor het parkeren van auto's. Er blijft voldoende ruimte voor het inrichten van een laad- en losplek aan de noordzijde van de Amstellandlaan. Een lichtberekening moet gaan uitwijzen of er aanpassingen aan de openbare verlichting noodzakelijk is. Dit volgt bij een verdere uitwerking van het ontwerp. Het gedeelte van de Kostverlorenstraat waar de laad- en losplaats is gesitueerd valt buiten de scope van het project.
4	**A_004**	
Mail, 29 november 2024	Ik zou concept 4 kiezen. Lijkt mij de veiligste oplossing.	Er wordt niet gevraagd om een keuze te maken uit eerder afgewogen en afgevallen mogelijke inrichtingsprincipes voor het kruispunt.
5	**A_005**	
Mail, 29 november 2024	Vanaf de stoplichten Amstellandlaan-Plataanlaan naar de Roskambrug wordt, ook nu de 30 km limiet is ingevoerd, te hard gereden. Daarbij vinden sommige motoren en automobilisten het leuk om daar hard op te trekken. Behalve dat dat een onveilige situatie geeft (op de Casparuslaan en	Wat betreft drempels zie antwoord vraag A_001.

	Casparushof wonen vooral oudere mensen) is de geluidsoverlast voor ons, de bewoners van de Casparuslaan en de Meidoornlaan, enorm. Ons verzoek is daarom om halverwege deze weg (ter hoogte van de uitgang van de Casparuslaan/Casparushof) een flinke drempel of een zebrapad aan te leggen. Daarnaast is het belangrijk om te handhaven op het overtreden van de maximumsnelheid en het rijden door rood bij de lichten op de Roskambrug. Helaas is dit schering en inslag, en het vergroot de toch al onveilige situatie.	We begrijpen de wens voor meer handhaving. Handhaving valt echter buiten de scope van dit herinrichtingsproject en is een verantwoordelijkheid van de verkeerspolitie. Wij focussen puur op fysieke maatregelen.
6	**A_006**	
Inloopbijeen-komst, 12 december 2024	Asjeblieft geluidsarm asfalt Amstellandlaan ter hoogte van de Casparushof. Geluidshinder op de klinkers is heel erg toegenomen sinds de loep om Weesp (Waterlinie). Flitspalen op snelheid en geluidscontrole.	Wat betreft het geluidsarm asfalt zie het antwoord op vraag A-002. Wat betreft handhaving op snelheid- en geluidscontrole zie het antwoord op vraag A_005.
7	**A_007**	
Inloopbijeen-komst, 12 december 2024	- De stoep voor Meidoorneiland wordt veel te smal 385 naar 195. Vele visueel gehandicapten lopen hier. Schoolkinderen rijden veel over het voetpad. Haal de ruimte voor de auto's weg bij het plantsoen van de plantanen huizen. - Kleine groen strookje aan de Plantanenlaan weg halen en de bocht van die kant naar de Casparuslaan. De vrachtauto's maken een veiligere bocht.	Het trottoir wordt smaller, maar nog steeds met de minimale afmetingen. De extra 1 meter langs de gevel blijft, wat resulteert in een totaal trottoir van bijna 3 meter breed. Bij het maken van het wegontwerp wordt er rekening gehouden met maatgevende voertuigen zoals vrachtwagens. Doormiddel van een simulaties wordt het ontwerp getest en geoptimaliseerd. Daarbij zullen we ook oog hebben voor de bocht Platanenlaan – Casparuslaan.
8	**A_008**	
Mail, 12 december 2024	Allereerst wil ik u laten weten dat de bewoners van de Casparusflats erg blij zijn dat aan eerdere wensen tegemoet is gekomen o.a. door de aanleg van het zebrapad bij de Korte Stammerdijk en de aanleg van het twee-richtingen	Wat betreft drempels zie antwoord vraag A_001. De keuze voor een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan zorgt er echter voor dat er aan de

	fietspad dat naar wij hopen het fietsen op de stoep op z'n minst zal verminderen. Niettemin hebben wij nog wel enkele wensen: 1. De Casparuslaan wordt vooral in de namiddag en avond een racebaan. Het stoplicht bij de Roskambrug en dat bij de Amstellandlaan/Plataanlaan liggen niet zo ver van elkaar af. Als het ene stoplicht op groen springt of staat racen ze als gekken om het volgende stoplicht te halen en v.v. Of zo maar, even lekker scheuren. Graag zien wij **snelheidsbeperkende maatregelen** op de rijweg van de Casparuslaan. In de vorm van een drempel of een (indien mogelijk permanente) werkende flitspaal. Bij de overgang van de Herensingel naar de Plataanlaan zijn nu **twee zebrapaden** vlak bij elkaar geplanned; één ligt er nu al en er komt een extra bij richting winkelcentrum. Het zebrapad dat er nu ligt is niet echt veilig omdat het uitzicht zowel voor automobilisten van uit de richting Jan Tooropstraat als voor de voetgangers die willen oversteken zeer onoverzichtelijk is door de ligging tamelijk dicht bij de bocht. Het nieuwe geplande zebrapad ligt verder van de bocht en dus overzichtelijker. Naar ons idee is het beter om het oorspronkelijke zebrapad te laten vervallen. Eén zebrapad, het nieuwe, volstaat. 2. Wij betwijfelen ten zeerste of fietsers van uit de Jan Tooropstraat bij het begin van de Amstellandlaan zullen oversteken als ze richting Aquamarin verder willen. Dat gaan ze vàst niet doen. Het gros zal naar ons idee over het **trottoir langs de winkels** rijden en hun tocht vervolgen op het fietspad verderop, aan de noordzijde van de Amstellandlaan. Wij beseffen dat de ruimte èrgens vandaan moet komen, maar voor de veiligheid van de voetgangers en bezoekers van het winkelcentrum vragen wij tóch om een enkel fietspad aan de kant van het winkelcentrum aan te leggen.	noordkant te weinig ruimte overblijft om daar ook nog een fietspad te realiseren. We willen in het vervolgproces onderzoeken of het inkorten van de opstelstrook richting het verkeerslicht of het combineren van opstelstroken mogelijk is. In dat geval kan er ruimte gecreëerd worden om wel een fietspad aan de noordzijde te behouden. Het laten vervallen van één oversteek ter hoogte van de Papelaan is niet wenselijk. Door het versmallen van de rijbanen, het toevoegen van een middenberm en met de verlaging van de maximum snelheid naar 30 km/u is er niets mis met de oversteek op de huidige locatie. Bij de Dekamarkt zal een voetgangersoversteek blijven bestaan zoals te zien is aan de kanalisatiestrepen in het ontwerp. Dit is echter geen zebrapad waardoor de voetganger hier geen voorrang heeft. De voorrangsituatie is gelijk aan die van de fietser, dit om verwarring en daarmee een onveilige situatie te voorkomen. De Roskambrug valt buiten de scope van het project.

	3. Bij de inloop op 12 december is gezegd dat het zebrapad over de Amstelland bij de Dekamarkt zal blijven. Er is nu alleen een fietsoversteek ingetekend. Wij willen graag geloven wat er gezegd is, maar voor de volledigheid in deze litanie: dat **zebrapad moet absoluut blijven**. Er wordt druk gebruik van gemaakt, ook door de schooljeugd. Voor de Roskambrug heb ik helaas geen simpele oplossing. Tòch een poging: verhoog het fietspad aan de westzijde tot de hoogte van het voetpad en bestempel het voetpad tot fietspad. Monteer aan de westzijde van de brug een zo licht mogelijke voetgangersbrug (er hoeft geen koe aan te hangen). Het contragewicht moet dan uiteraard wat worden verzwaard om de brug in balans te houden. Een civiel ingenieur zal vàst wel wat beters bedenken, maar je weet nooit.	
9	**A_009**	
Mail, 19 december 2024 en bijlage 1	Namens de Bewonerscommissie Ingelandenflat een al decenia bestaande seniorenflat met 128 woningen willen wij twee aanpassingen aan u vragen. 1. Als eerste willen wij u vragen om vanaf de stoep door het huidige grasveld een tegelpad aan te leggen zodat onze bewoners met rollator en of scootmobiel en dat zijn er ongeveer 20 met een kortere en veiligere route bij het zebrapad op de hoek bij de DekaMarkt kunnen komen. Zie de rode ingetekende rechthoek. Het loopt vanaf de stoep op de hoek van de Ingelandenflat in rechte lijn naar het zebrapad. Het is een niet erg kostbare aanpassing in een heel groot en duur plan. Dat scheelt bewoners die nu al heel erg moeilijk lopen een kleine omweg en kunnen zo langer in hun woning blijven wonen en hun eigen boodschappen blijven doen. Waarom is het onveilig. Gaat u zelf eens kijken bij het Vechtstede College met zijn 1400 leerlingen als schoolklassen en scholieren aankomen of vertrekken bij de school. Massaal komen zij met hun fiets over de stoep bij de papiercontainer om	Een nieuw voetpad om aan te sluiten op de Ingelandenflat valt buiten de projectgrenzen. Groen is ook een aspect van dit project, door de verbetering en toevoeging van de kwaliteit van het groen. Een extra pad zou het bestaande groen verminderen en de hoeveelheid verharde oppervlakte vergroten. Dit gebied heeft last van wateroverlast, dus het is belangrijk om doorlatende kwaliteitsgebieden te behouden. Door de aanleg van een breed fietspad geschikt voor het fietsen in 2 richtingen worden de fietsers beter gefaciliteerd waardoor de verwachting is dat er minimaal van de stoep gebruik wordt gemaakt. Voetgangers lopen inderdaad vaak over het fietspad omdat het voetpad overgroeid was door een te brede heg. Inmiddels is door een renovatie van het betreffende huizenblok de heg

	zo ongeveer 30 meter af te snijden. Zie de rode pijlen. In de ochtend komen veel scholieren over het zuidelijke fietspad dus tegen de rijrichting in vanaf de kruising bij de Casparuslaan en snijden dan de hoek bij het zebrapad af richting de ingang van de fietsenstalling op de Diemerdijkstraat en andersom bij vertrek gebeurt dit ook. De scholieren maken gebruik van de verlaagde stoepranden die juist bedoeld zijn voor deze slecht lopende bewoners. De stoepranden verhogen zou dit afsnijden verhelpen maar dan kunnen de scootmobielen en rollators daar geen gebruik meer van maken. Kortom een simpel en goedkoop tegelpad zou de oplossing zijn want u kunt de handhaving er wel een week neer zetten maar als die zich omdraait gebeurt het weer. Dat zie je nu ook al in het winkelcentrum bij Elif met fietsers die door het voetgangersgebied fietsen behalve als toevallig de handhavers daar lopen. Dit doen zowel jongeren als ouderen. 2. Dit is iets wat ons is opgevallen en waar u vast een oplossing voor heeft. 8 van de 10 mensen lopen in 2 richtingen over het fietspad van de Plantaanlaan in plaats van over de stoep voor de door Ymere gerenoveerde huizen. Dat geeft regelmatig gevaarlijke situaties omdat het fietspad geschikt is voor 2 richtingen. Dan lijkt het ons ook verstandig dat u regelt dat auto's die uit de Kastanjelaan komen voorrang aan de fietsers en voetgangers moeten geven. Wij bedoelen de noordkant van de Plataanlaan zoals wij met rode pijlen hebben aangegeven. Wij sturen de redactie van het Weesper Nieuws een CC van deze e-mail zodat de rest van Weesp onze suggesties wel of niet kan ondersteunen. *Zie bijlage 1 voor de afbeelding bij deze reactie.*	weggehaald waardoor wij verwachten dat voetgangers nu wel het trottoir zullen gebruiken. Automobilisten uit de Kastanjelaan moeten ook al in de huidige situatie voorrang geven aan de kruisende voetgangers. Het is immers een uitritconstructie.

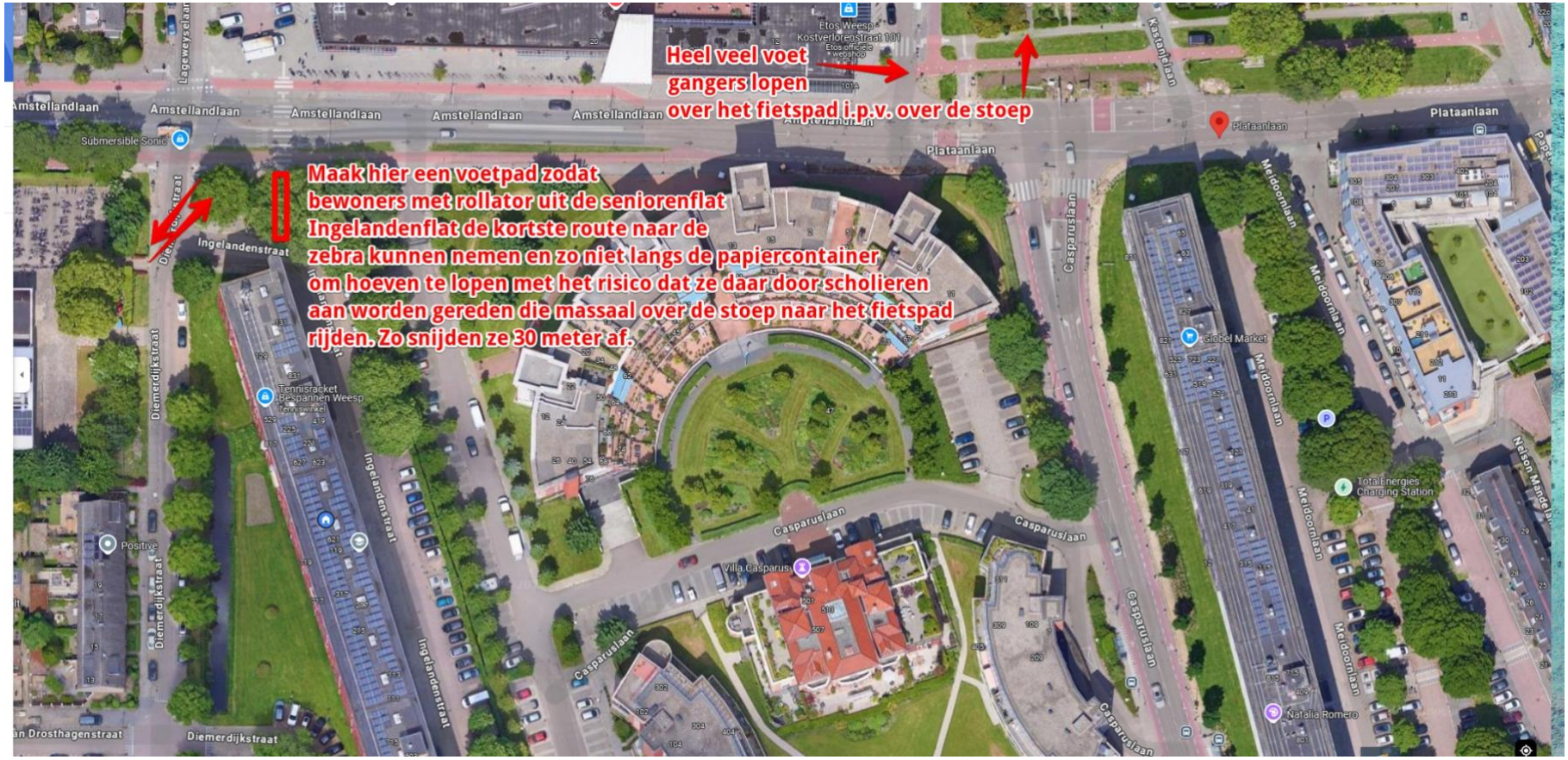
10.	**A_010**	
Mail, 26 december 2024	Een prima idee van commissie Ingelandenstaat, ik zelf loop ook achter een rollator had ook last van schooljeugd maar ik loop dan via het andere pad. We zin wel wat het wordt.	Zie beantwoording vraag A_009.
11.	**A_011**	
Mail, 1 januari 2025 en bijlage 2	Locatie punten 1 t/m 5 aangegeven op de afbeelding. Bij 4 De Plataanlaan (GOW30) behoeft aan de Noordzijde geen enkelzijdig fietspad. Op die plek kan meer ruimte aan de straat worden gegeven wanneer het tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde wordt doorgetrokken naar de Jan Tooropstraat. Dan kunnen de bomen aan de zuidzijde blijven staan. De bestaande oude bomen aan de noordzijde zullen hoogstwaarschijnlijk middels de Boom Effect Analyse geen 'houdbaarheidsverklaring' verkrijgen. Bij 1 en 2 Aansluiting Herensingel en Plataanlaan: De bestaande - en geplande voetgangersoversteekplaats beveiligen met een radar gestuurd knipperlichtsysteem in de rijrichting. Bij 3 Gezien de doorlopende voetpad betegeling over de Papelaan is/was de ANWB verkeerspaal volstrekt overbodig (ETW). Bij 5 Inmiddels heeft het Vechtstede College een vergunning aangevraagd tot de bouw van een overdekte en gesloten personeels fietsenstalling met toegang in de Diemerdijkstraat.	Er is onvoldoende ruimte voor het doortrekken van een fietspad in 2-richtingen richting de Jan Tooropstraat. Het profiel blijft ongewijzigd. Wij gaan onderzoeken of het wenselijk is om beide voetgangsoversteekplaatsen uit te voeren met een dergelijk systeem. Er wordt overwogen om de Nationale Bewegwijzeringsdienst NBd-mast te verwijderen (voorheen ANWB).Hiervoor treden wij in contact met de NBd. De route via de verlengde Rijnkade wordt in de praktijk al door veel scholieren gebruikt. De scope van ons project ligt echter niet op de route via de Verlengde Rijnkade.

	Daardoor zal de toegang tot de leerlingen fietsenstalling bij de hoek Keulsevaartstraat /Amstellandlaan veel belangrijker worden. Zeker wanneer de aanfietsroute vanaf de Weesperbrug (met een aangepaste route, een tweerichtigsfietspad over de westzijde van de Verlengde Rijnkade, de Uitkomst en het Kanaalpad) voor de 'buitenleerlingen' een zeer aantrekkelijke optie zijn. (zie aparte bijlage) *Zie bijlage 2 voor de afbeeldingen bij deze reactie.*	
12.	**A_012**	
Mail, 2 januari 2025	Mijn inspraak als veelgebruiker van de Amstellandlaan/ Casparuslaan en Plataanlaan bestaat uit één punt: het gedrag van de scholieren van het Vechtstreek College in het verkeer. De omgeving van het Vechtstede College kan infrastructureel zo veilig en toegankelijk mogelijk gemaakt worden echter als de scholieren zich niet alleen niet aan de geldende verkeersregels houden en zich daarbij onbeleefd en onbeschoft in het verkeer gedragen heeft dat geen zin. Het niet tolereren van het asociale gedrag van scholieren mag in het verbeterplan een prominentere rol krijgen. Schoolbestuur en ouders mogen hier ferm op aangesproken worden mijns inziens.	Het doel van het project is het vergroten van (het gevoel van) de verkeersveiligheid in het projectgebied. Door de aanleg van het 2-richtingen fietspad bieden we de scholieren de snelste en/of kortste route naar school. Hierdoor hoeven ze dus niet meer over het trottoir te fietsen. Op deze manier verwachten we het gedrag positief te beïnvloeden.
13.	**A_013**	
Mail, 3 januari 2025	Ik zou nog graag een reactie willen geven op het verbeterplan. Als bewoner van de Amstellandlaan ervaar ik (en mijn buren) al jarenlang een toenemende overlast van gemotoriseerd verkeer. Auto's en motoren die te hard rijden (racen) en bewust veel lawaai maken. In het verbeterplan staat in artikel 2.4.4 dat uit observaties uit 2021 blijkt dat er op de wegen (waar het toen nog 50km/u was) niet te hard werd gereden en dat daarom wordt aangenomen dat dit nu met de max van 30km/u ook	Wat betreft handhaving op snelheid- en geluidscontrole, zie het antwoord op vraag A_005. De eerder waargenomen gemiddelde snelheid binnen de projectgrenzen lag destijds ruim onder de 50 km/u maar inderdaad nog niet op 30 km/u. De nieuwe inrichting met smallere rijstroken zal zorgen voor een verdere verlaging van

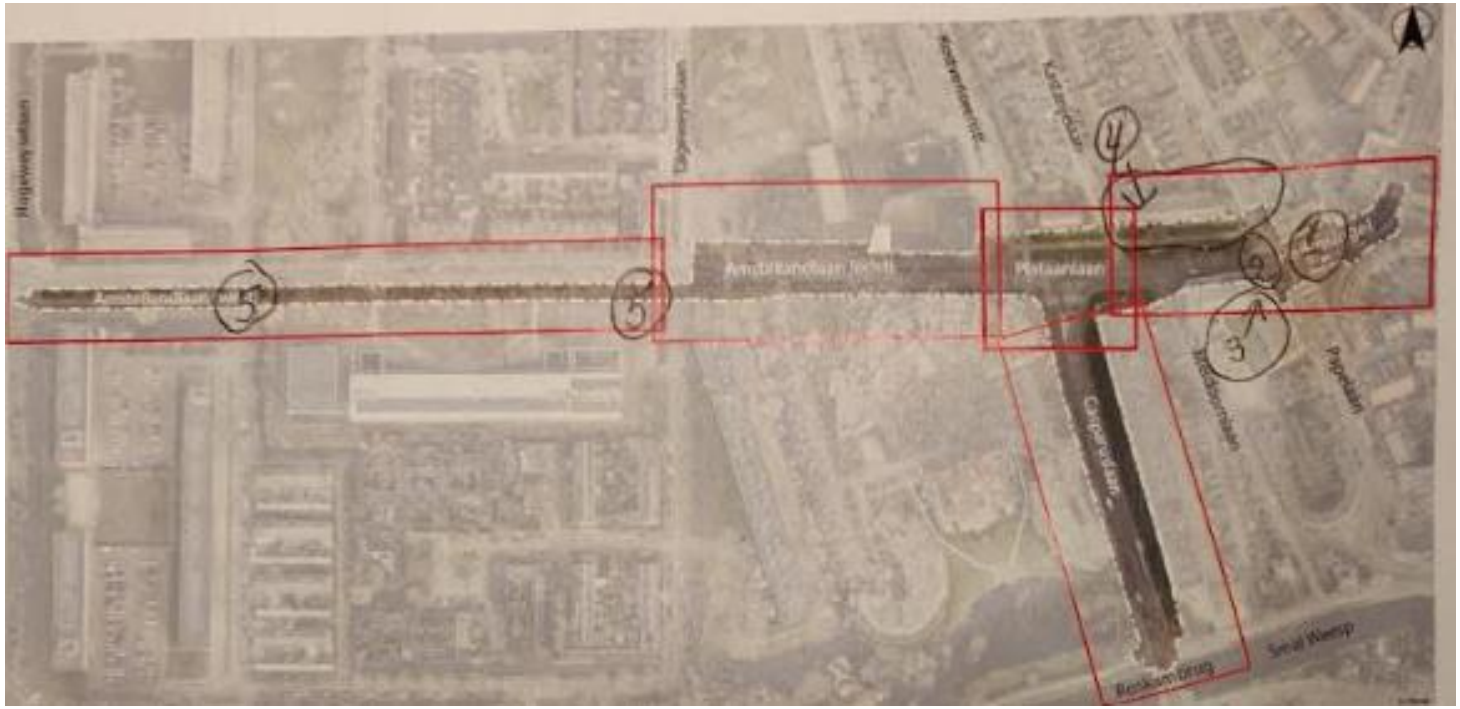
	het geval zal zijn… Deze bevinding strookt helemaal niet met de ervaring die ik als bewoner en bestuurder heb. Ivm werk forens in dagelijks richting de A9 en de A1. En zeer regelmatig wordt ik daar in ingehaald omdat de bestuurders achter mij blijkbaar de snelheid van 30km te langzaam vinden. Dit is niet af en toe, maar wekelijks enkele keren. En als bewoner van de Amstellandlaan horen en zien we de hele dag door auto's die (veel) te hard rijden. Ik wil u vragen om het onderzoek te herhalen in een periode die past in de huidige tijd. En niet af te gaan op de cijfers uit 2021 waarbij door een pandemie het verkeer totaal anders was dan in de huidige tijd. De situatie op straat is veel grimmiger geworden. Mensen hebben geen geduld en tarten te regels. Het matrixbord dat al maanden op de Hogeweyselaan waarschuwt voor politiecontroles heeft geen enkele zin als er niet daadwerkelijk bekeuringen worden uitgeschreven. Tenslotte is het zeer teleurstellend dat na enkele klachten vanuit de weespersluis in september wèl snelheidscontroles hebben plaatsgevonden waarbij mensen wel boetes hebben ontvangen maar dat wij op de Amstellandlaan al vele jaren van het kastje naar de muur worden gestuurd maar dat controles uitblijven. Dus hierbij nogmaals het verzoek om ook in hogewey te zorgen voor veilige wegen en niet alleen in de nieuwbouwwijk.	de snelheid. Er zullen echter altijd uitschieters zijn. De weginrichting moet zodanig op orde zijn dat het duidelijk is wat er van de weggebruikers wordt verwacht en een groot deel van de weggebruikers zich aan de maximum snelheden houdt.
14	**A_014**	
Mail, 6 januari 2025	In het plan staat aangegeven dat het Vechtstede College 2 meter van het schoolterrein zal afstaan. Hierbij wil ik aangeven, hiermee niet zonder meer akkoord te gaan. Ik heb dit ook al in een eerder gesprek aangegeven. Graag hierover een vervolggesprek inplannen.	Zoals u aangeeft zijn we in gesprek met elkaar. Zodra er meer duidelijkheid is over een voorstel plannen we graag opnieuw een afspraak met u in.

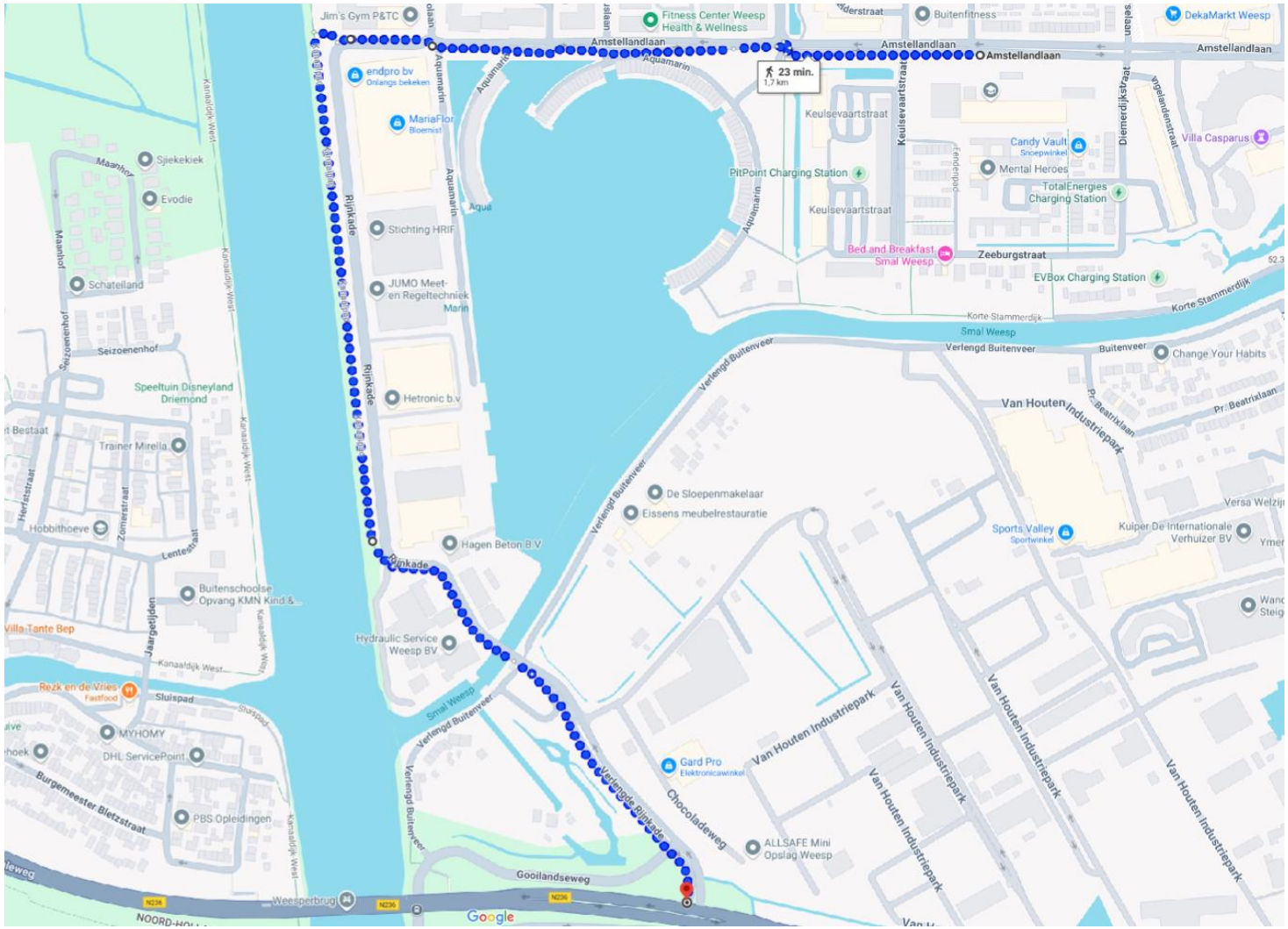
3 Bijlagen

Bijlage 1: Afbeelding bij reactie 9

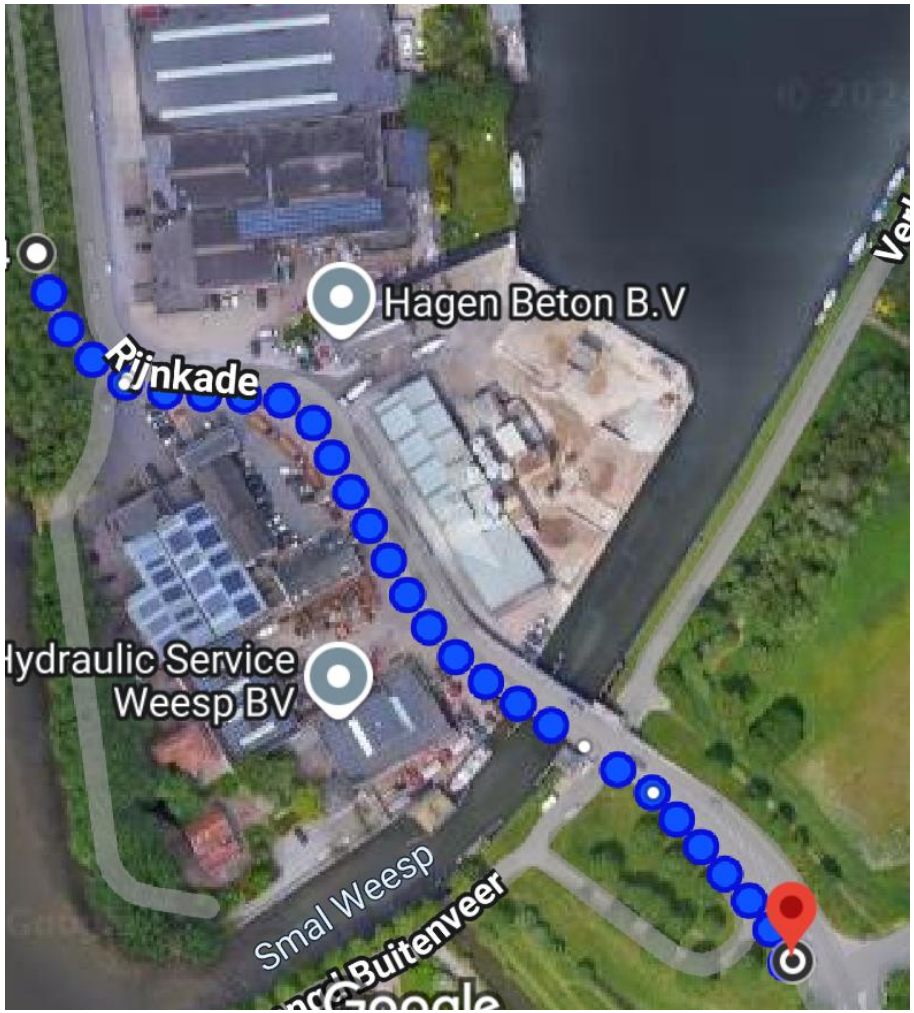


Bijlage 2: afbeeldingen 2.1 t/m 2.4 bij reactie 11

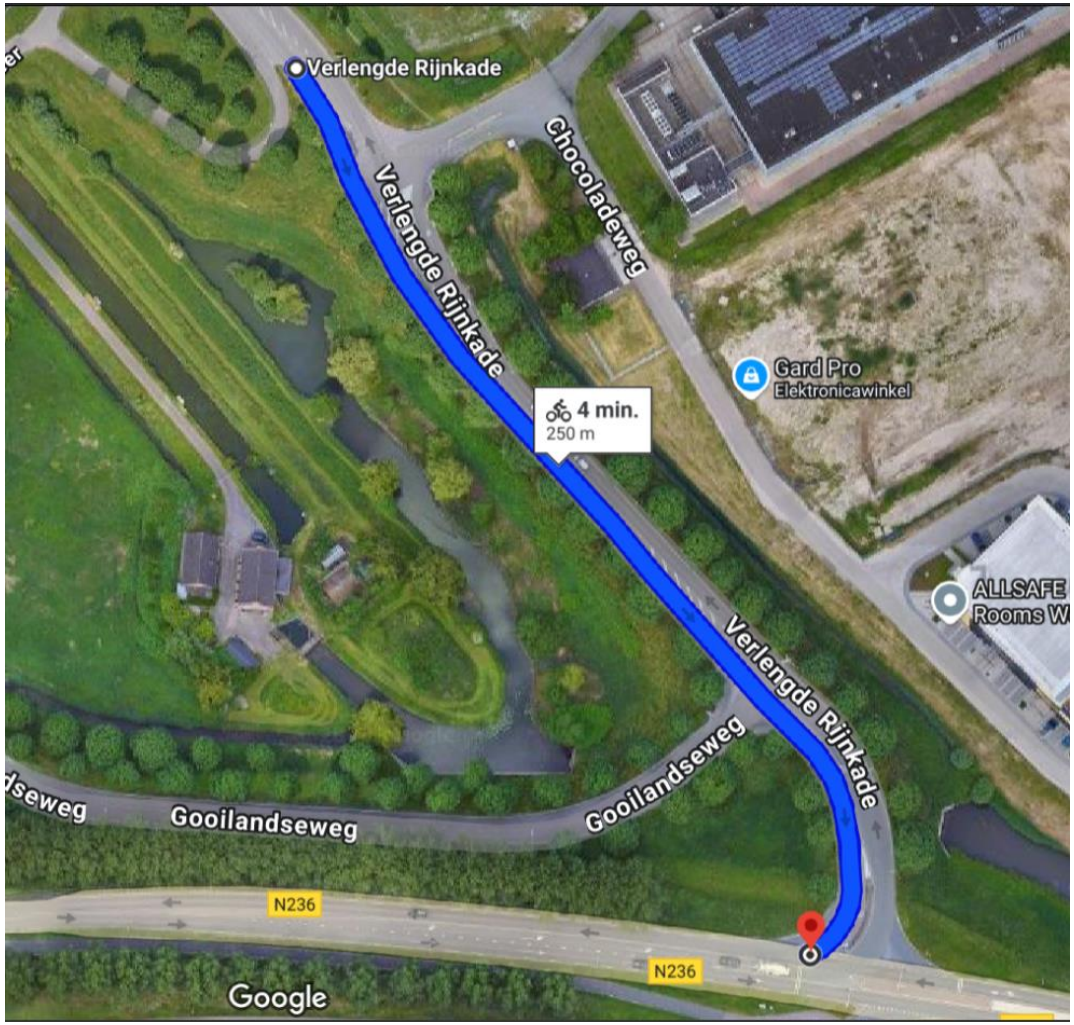

Amstelveenseweg
Amstelveenseweg (tram)
Cornelis Troostplein
Beethovenstraat
Beethovenstraat
Beethovenstraat



2.2 – titel: afbeelding 2 fietsroute voorstel Vechtstede



2.3 - titel: afbeelding5



2.4 – titel: afbeelding6