

Vraag en antwoord wegingstafel 15 september 2026		
Herinrichting Grote Ven		
Datum vraag	Fractie(s)	Vraag en antwoord
07-09-2026	VVD	Wij steunen het uitgangspunt om via 'werk met werk maken' de verkeersveiligheid voor met name fietsers structureel te verbeteren, met behoud van de doorstroomfunctie (50 km/u). Tegelijkertijd hechten wij aan doelmatige besteding van gemeentelijk belastinggeld en het beheersen van projectrisico's. Het college stelt voor om nu alvast het volledige gemeentelijke investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar te stellen. Echter, de cruciale bijdragen van de Vervoerregio Amsterdam (€ 720.000 - € 880.000) en de aanvullende rijksbijdrage (€ 200.000) zijn op dit moment nog niet definitief toegezegd. De jaarlijkse kapitaallast voor onze gemeente kan hierdoor fluctueren tussen € 14.278 en maar liefst € 62.500. Vraag 1) Waarom kiest het college ervoor om de raad nú al te vragen het volledige krediet te voteren, in plaats van te wachten tot de exacte subsidiebeschikkingen van de Vervoerregio en het Rijk definitief binnen zijn? Antwoord 1: De Vervoerregio Amsterdam bepaalt de hoogte van de subsidie op basis van hun belang in de aanpassingen. Dit kan pas als er een definitief ontwerp is met daarbij een SSK-raming. De Vervoerregio Amsterdam heeft al wel aangegeven dat we rekening kunnen houden met de bandbreedte die wordt aangegeven in het raadsvoorstel. Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Binnen hetzelfde kalenderjaar kan de ontvangen subsidie verrekend worden. Vraag 2) Wat is het concrete 'Plan B' van het college indien de rijksbijdrage van € 200.000 (aanvraagdatum 23 september 2026)

	wordt afgewezen? Antwoord 2: De rijksbijdrage is een subsidiekans die niet jaarlijks terugkomt en in feite een aanvullende mogelijkheid is boven op de subsidie van de Vervoerregio Amsterdam. De Rijksbijdrage verlaagt het totale investeringsbudget. De Vervoerregio Amsterdam baseert zijn bijdrage op het totale investeringsbudget minus de rijksbijdrage. In zekere zin profiteert de Vervoerregio Amsterdam dus ook van de rijksbijdrage en ontstaat er na het mislopen van de rijksbijdrage geen gat van €200.000. Vraag 3) Wordt het project dan soberder uitgevoerd, of draait de lokale belastingbetaler op voor het gat in de begroting? Antwoord 3: Zie antwoord 2. Vraag 4) Kan het college de harde toezegging doen dat zodra de externe subsidies definitief binnen zijn, het resterende gevoteerde krediet direct via het eerstvolgende P&C-document naar beneden wordt bijgesteld, zodat deze gelden niet tussentijds kunnen worden ingezet voor eventuele kostenoverschrijdingen binnen het project? Antwoord 4: Ja, dat kan. 'In de technische kanttekeningen (pagina 8) wordt gewaarschuwd dat het ontwerp ter hoogte van de kruising nog kan wijzigen in verband met een aanwezig riool. Er wordt letterlijk gesteld: "Dit kan ook nog beperkte financiële consequenties hebben." Vraag 5) Kan het college specificeren wat er in deze fase van het ontwerp wordt verstaan onder "beperkte financiële consequenties"? Om welke bandbreedte of welk maximaal risicobedrag gaat het hier? Antwoord 5:
--	---

	Wat betreft het riool is de oplossing gevonden in de vorm van een brug, in plaats van een verlenging van de duiker. Financiële consequenties van deze oplossing zijn er niet, waardoor er geen sprake is van een verhoging van de totale investeringskosten. Vraag 6) Is het financiële risico van deze rioolaanpassing reeds volledig afgedekt binnen de genoemde onzekerheidsreserve in de SSK-raming, of lopen we hier het risico op een latere aanvullende kredietaanvraag? Antwoord 6: Zie antwoord 5. Wegcategorisering en de toekomst van de 50 km/u-status. De VVD steunt het besluit om vast te houden aan een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/u met een vrijliggende/aanliggende fietsvoorziening. Er wordt echter ook vermeld dat er in kwartaal 4 van 2026 een totaaloverzicht wordt gestart naar het eventueel opwaarderen van wegen naar GOW30 (30 km/u). Vraag 7) In hoeverre is dit huidige ontwerp voor de Grote Ven (met de dure aanliggende fietspaden en groenstroken) nog wel een doelmatige investering als de weg na de netwerkstudie eind 2026 onverhoopt toch alsnog zou worden afgewaardeerd naar een 30 km/u-weg? Antwoord 7: Er wordt werk-met-werk gemaakt door de onderhoudsopgave van de Grote Ven te koppelen aan de ervaren verkeersonveiligheid op de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterslaan. De voorkeursvariant gaat ervoor zorgen dat fietsers een eigen ruimte krijgen en hierdoor niet meer in de verdrukking kunnen komen. Daarnaast kan met de voorkeursvariant geen sprake meer zijn van een onduidelijke verkeerssituatie ten aanzien van de voorrangsregels. De onderzochte alternatieven boden geen van allen een gelijke toegevoegde bijdrage ten aanzien van verkeersveiligheid. Buiten het kruispunt is er over de gehele lengte een fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad van tenminste 0,5 meter. We spreken hierdoor van een aanliggend fietspad in plaats van een vrijliggend fietspad. Fietsers worden hierdoor
--	--

	gescheiden van het autoverkeer, maar hebben inderdaad minder bescherming dan wanneer ze een vrijliggend fietspad ter beschikking zouden hebben. Het alternatief, is een gebiedsontsluitende weg met een maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur in combinatie met fietsstroken. Dit is gelijk aan de bestaande situatie. Gelet op de beperkingen ten aanzien van het aanleggen van verkeersremmende maatregelen (vanwege de bus en nood- en hulpdiensten) wordt hierdoor geen aanzienlijke remming verwacht. Met de voorkeursvariant (variant 4) die nu voorligt bestaat wel de mogelijkheid deze op termijn af te waarderen naar een GOW30. Vraag 8) Kan het college bevestigen dat de Grote Ven, gelet op haar sterke verkeersfunctie en het belang voor de nood- en hulpdiensten en het busverkeer, ook na deze netwerkstudie definitief een 50 km/u-weg blijft? Antwoord 8: Nee, dat kan niet voor de netwerkstudie geconcludeerd worden. Het voorstel meldt dat bewoners verdeeld hebben gereageerd op het omwisselen van de parkeerstrook met de fietsvoorziening en dat dit kan zorgen voor "maatschappelijke reacties". Tegelijkertijd moeten er drie verkeersbesluiten worden genomen, waarna een bezwaartermijn van 6 weken start. Vraag 9) Welke aanvullende stappen gaat het college zetten tijdens het opstellen van het Definitief Ontwerp (DO) om de zorgen van de verdeelde aanwonenden weg te nemen, om een stortvloed aan formele bezwaren en daarmee kostbare vertraging van het project te voorkomen? Antwoord 9: Na een tweetal bewonersavonden en ook nog aanvullende gesprekken met omwonenden wordt geen stortvloed aan formele bezwaren verwacht. De zorgen zijn voor het grootste deel ook verwerkt in het ontwerp. Dit is met name gebeurd tussen de eerste en tweede bewonersavond. In bijlage 3 is de tweede bewonersbrief opgenomen. Daarin staat aangegeven welke aanpassingen er zijn doorgevoerd na de eerste bewonersavond. Het gaat hier om aanpassingen aan het parkeren, de ligging van het fietspad voor de woning
--	--

		(met daarbij een haagje), aanbrengen van twee verkeersdrempels en de locatie van de oversteekplaats. In het raadsvoorstel is ook toegelicht waarom er geen tweerichtingsfietspad aan één zijde mogelijk is. Ook zijn de mogelijkheden beperkt wat betreft snelheidsremmingen in de vorm van drempels of wijzigingen qua rechtstand. De bewoners van Grote Ven 7 t/m 16 hebben aangegeven geen voetgangersoversteekplaats voor hun deur te willen vanwege de loopafstand naar gecompenseerde parkeervakken. Vraag 10) Waarom is er uiteindelijk voor gekozen om de oversteekvoorziening tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7 tóch te behouden, ondanks dit expliciete signaal uit de buurtparticipatie? Antwoord 10: Het bezwaar betrof een oversteekplaats ter hoogte van Grote Ven 12 tot en met Grote Ven 16. Er is geen bezwaar op de locatie tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7. Dit is na de eerste bewonersavond aangepast.
24-08-2026	BVNL	Vraag 1. In het raadsvoorstel wordt verkeersveiligheid als belangrijkste aanleiding voor de herinrichting genoemd. Uit de stukken blijkt tegelijkertijd dat sinds 2015 zes geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan vijf zonder letsel, en dat bij geen van deze ongevallen fietsers of voetgangers betrokken waren. Kan het college nader toelichten op basis van welke objectieve gegevens de huidige situatie als zodanig verkeersonveilig wordt beoordeeld dat de voorgestelde ingrijpende herinrichting noodzakelijk wordt geacht? Antwoord 1: In het Mobiliteitsplan Edam-Volendam uit 2024 is een lijst opgenomen van verkeerssituatie waar er een grote mate van onveilig gevoel aanwezig is bij de deelnemers. Tevens is er in 2023 vanuit het college een toezegging geweest om deze specifieke verkeerssituatie aan te pakken naar aanleiding van een motie. Het klopt dat er weinig geregistreerde ongevallen zijn. Echter klopt de verkeerssituatie in verkeerskundig opzicht niet. Er worden onder andere manoeuvres gevraagd vanuit fietsers die zeer onwenselijk zijn. Dit wordt verder toegelicht in het

		voorstel. Vraag 2. Welk deel van de verkeersveiligheidsproblematiek is gebaseerd op geregistreerde ongevallen en welk deel op ervaren of subjectieve verkeersonveiligheid? Antwoord 2: Zie antwoord 1. Vraag 3. Waarom is uiteindelijk gekozen voor ontwerpvariant 4 en welke concrete verbetering van de verkeersveiligheid wordt met deze variant verwacht ten opzichte van de huidige situatie en de andere onderzochte varianten? Antwoord 3: Vanwege verkeerskundige redenen voldoen de eerste 3 varianten allen niet. Bij ontwerpvariant 4 wordt het overzicht voor alle verkeersdeelnemers verbeterd. Ook krijgt de fietser een gescheiden voorziening los van de rijbaan. Zie voor verdere toelichting bijlage 1: Variantenstudie kruispunt Grote Ven. Vraag 4. Kan het college aangeven welke alternatieven zijn onderzocht die met minder ingrepen en lagere kosten eveneens een verbetering van de verkeersveiligheid zouden kunnen opleveren, en waarom deze alternatieven zijn afgefallen? Antwoord 4: Zie bijlage 1: Variantenstudie kruispunt Grote Ven. Vraag 5. De totale projectkosten worden geraamd op circa € 1,7 miljoen, waarvan de raad wordt gevraagd € 1,25 miljoen beschikbaar te stellen. De verwachte bijdragen van de Vervoerregio en het Rijk zijn nog niet definitief. Wanneer bestaat definitieve zekerheid over deze bijdragen en welk financieel risico loopt de gemeente indien deze lager uitvallen dan verwacht? Antwoord 5:
--	--	---

	Wat betreft de Vervoerregio Amsterdam zijn er gedurende het jaar enkele mogelijkheden om een aanvraag tot subsidie in te dienen. Voor 2026 is de laatste kans op 21 september. In 2027 is de eerstvolgende mogelijkheid begin februari. Omdat het ontwerp nog niet definitief is, kan de deadline van 2026 niet gehaald worden. Dit wil zeggen dat er pas enkele weken na februari 2027 een definitief subsidiebedrag wordt vastgesteld. Aangezien de Vervoerregio Amsterdam groot belang heeft bij het verkeersveilig inrichten van deze situatie, is een significante bijdrage van minimaal 40% een zekerheid bij het voorgestelde ontwerp. Wat betreft de Rijksbijdrage van maximaal €200.000,- is er geen zekerheid van toekenning aangezien meerdere gemeenten aanvragen indienen en er sprake is van een beperkt subsidiebedrag. Uitsluitel hiervan volgt aan het einde van dit kalenderjaar. Vraag 6. Waarom wordt de raad nu gevraagd het volledige krediet van € 1,25 miljoen beschikbaar te stellen terwijl de hoogte van de externe bijdragen nog niet definitief vaststaat? Antwoord 6: Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Wanneer op een later moment bekend is welk bedrag aan subsidie wij in totaal zullen ontvangen, zal in het eerstvolgende P&C document het krediet worden bijgesteld. Zogezegd kan er sowieso gerekend worden op een significante bijdrage vanuit de Vervoerregio Amsterdam. Vraag 7. Het voorstel gaat uit van het verwijderen van het haltepaar Grote Ven. Kan het college aangeven hoeveel reizigers hierdoor daadwerkelijk verder moeten lopen en in hoeverre hierbij specifiek rekening is gehouden met ouderen, minder mobiele inwoners en andere reizigers voor wie een extra loopafstand van 200 tot 300 meter bezwaarlijk kan zijn? Antwoord 7: Volgens EBS zijn er voor het haltepaar Grote Ven 50 instappers per dag. Zie ook bijlage 2. Vraag 8.
--	--

	Is onderzocht of behoud van ten minste één van beide bushaltes mogelijk is binnen een verkeersveilige inrichting? Zo ja, wat waren daarvan de uitkomsten en kosten? Antwoord 8: Zie bijlage 2 waarin wordt ingegaan op de kosten en de mogelijkheden. Er is een grote voorkeur om halteparen te hebben in plaats van losse bushaltes. Het behoud van de bushalte nabij sportschool Atlas heeft weer ruimtelijke gevolgen voor de inpasbaarheid van een middengeleider bij de voetgangersoversteekplaats. Het realiseren van een nieuwe bushalte vergt minimaal een investering van €100.000,- en gaat ook ten koste van groen. Vraag 9. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterlaan overwegend positief wordt beoordeeld, maar dat bewoners verdeeld zijn over de aanleg van fietspaden aan beide zijden van de Grote Ven. Kan het college aangeven hoeveel bewoners zich vóór en hoeveel zich tegen deze inrichting hebben uitgesproken? Antwoord 9: In bijlage 3 zijn de participatieverslagen vindbaar. Concrete aantallen wat betreft voor- en tegenstanders zijn er niet. Mogelijke voor- en tegenstanders hebben ook hun eigen argumenten. Vraag 10. Welke concrete aanpassingen zijn naar aanleiding van de bewonersavonden in het ontwerp doorgevoerd en welke aangedragen wensen of alternatieven zijn niet overgenomen? Graag daarbij per belangrijk punt aangeven waarom hiervan is afgezien. Antwoord 10: In bijlage 3 is de tweede bewonersbrief opgenomen. Daarin staat aangegeven welke aanpassingen er zijn doorgevoerd na de eerste bewonersavond. Het gaat hier om aanpassingen aan het parkeren, de ligging van het fietspad voor de woning (met daarbij een haagje) en de locatie van de oversteekplaats. In het raadsvoorstel is ook toegelicht waarom er geen tweerichtingsfietspad aan één zijde mogelijk is. Ook zijn de mogelijkheden beperkt wat betreft snelheidsremmingen in de vorm van drempels of wijzigingen qua rechtstand.
--	--

	Vraag 11. In het voorstel staat dat nog moet worden onderzocht of alle bomen behouden kunnen blijven en dat de technische oplossing bij de duiker nog kan wijzigen, mogelijk met financiële gevolgen. Waarom wordt de raad gevraagd het krediet en de voorkeursvariant al vast te stellen voordat deze onderdelen definitief zijn uitgewerkt? Antwoord 11: Alle bomen blijven behouden in het voorgestelde ontwerp waarbij een enkele boom mogelijk verplaatst moet worden. Wat betreft het riool is de oplossing gevonden in de vorm van een brug, in plaats van een verlenging van de duiker. De financiële consequenties van deze oplossing zijn er niet, waardoor er geen sprake is van een verhoging van de totale investeringskosten. Vraag 12. Kan het college aangeven welke maximale financiële afwijking binnen het huidige krediet kan worden opgevangen wanneer de technische uitwerking rond de duiker, het riool of de bomen duurder uitvalt? Antwoord 12: Zie antwoord 11. Vraag 13. Wordt het definitieve ontwerp na verwerking van de nog openstaande technische onderzoeken opnieuw aan de raad voorgelegd, of kan het college daarna binnen het beschikbaar gestelde krediet zelfstandig wijzigingen in het ontwerp doorvoeren? Antwoord 13: Zie antwoord 11. Vraag 14. Kan het college vóór de raadsbehandeling duidelijk aangeven welke onderdelen van het nu voorliggende ontwerp nog kunnen wijzigen en welke onderdelen met het raadsbesluit definitief worden vastgelegd? Antwoord 14: De inpassing van een brug ten opzichte van een duiker leidt niet tot significante gevolgen wat betreft de locaties en
--	---

		breedtematen van de fietspaden en voetpaden. Binnen het ontwerp worden er binnen de beperkte ruimte die er is enkele significante keuzes gemaakt, waarvoor ook een verkeersbesluit nodig is. Pas als die procedure doorlopen, kan er een definitief ontwerp worden opgesteld.
03-09-2026	PRO	In het voorstel staat vermeld dat onder punt 4 dat de Grote Ven zo ingericht wordt dat de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen. De Grote Ven loopt van de Dijkgraaf de Ruiterlaan tot de rotonde Mgr. Veermanlaan. Uit de afbeelding van de voorkeursvariant blijkt dat het vrij liggende fietspad slechts voor ongeveer 70 meter van de totale lengte van 400 meter aan de inrichtingseisen gaat voldoen. Vraag 1: Kunt u aangeven waarom niet de hele gebiedsontsluitingsweg aan de eisen hoeft te volden? Antwoord 1: Over de gehele lengte is er een fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad van tenminste 0,5 meter. We spreken hierdoor van een aanliggend fietspad in plaats van een vrijliggend fietspad. Fietsers worden hierdoor gescheiden van het autoverkeer, maar hebben inderdaad minder bescherming dan wanneer ze een vrijliggend fietspad ter beschikking zouden hebben. Het alternatief, een gebiedsontsluitende weg met maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur in combinatie met fietsstroken is gelijk aan de bestaande situatie. Gelet op de beperkingen ten aanzien van het aanleggen van verkeersremmende maatregelen wordt hierdoor geen aanzienlijke remming verwacht. Met de voorkeursvariant (variant 4) die nu voorligt bestaat de mogelijkheid deze op termijn op te waarderen naar een GOW30. Het college heeft besloten variant 4 aan de raad voor te leggen. De motivatie tot deze keuze ontbreekt echter. Vraag 2: Kunt u gemotiveerd aangeven op welke gronden de overige varianten afgefallen zijn? Antwoord 2: De voorkeursvariant gaat ervoor zorgen dat fietsers een eigen ruimte krijgen en hierdoor niet meer in de verdrukking kunnen komen. Daarnaast kan met de voorkeursvariant geen sprake meer zijn van een onduidelijke verkeerssituatie ten aanzien van de voorrangsregels. De onderzochte alternatieven boden geen van allen een gelijke toegevoegde bijdrage ten aanzien van verkeersveiligheid, op een rotonde na. Echter, voor een rotonde was geen ruimte aanwezig. Daarvoor moet

		grondruil of aankoop plaatsvinden én bomen worden gekapt. Deze variant is daarom in een vroegtijdig stadium als niet haalbaar bestempeld. In het voorstel wordt vermeld dat er 4 weken voor het raadsbesluit een drietal verkeersbesluiten genomen moeten worden. • Het verwijderen van de bushaltes (en dus het haltepaar Grote Ven). • Het verwijderen van 1 voetgangersoversteekplaats en het aanpassen van 1 voetgangersoversteekplaats • Het toevoegen van een fietspad Vraag 3: Kunt u motiveren waarom deze verkeersbesluiten vóór de besluitvorming in de raad genomen moeten worden? Antwoord 3: Binnen 6 weken na publicatie van het verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt. Mogelijk bezwaar zal behandeld worden in de commissie. Het oordeel van de commissie neemt doorgaans enkele weken in beslag. Door enkele weken voor de besluitvorming het verkeersbesluit te publiceren, wordt de kans groter om nog voor de kerstvakantie een definitief ontwerp te hebben. Indien het verkeersbesluit aangepast moet worden, dan wordt het gepubliceerde verkeersbesluit ingetrokken en na aanpassing opnieuw gepubliceerd. Vraag 4: Welke invloed heeft het eventuele niet instemmen met voorliggend voorstel op de genomen verkeersbesluiten Antwoord 4: Zie antwoord 3. Tijdens de behandeling van het mobiliteitsplan heeft de wethouder aangegeven verkeersknelpunten aan te pakken op basis van data in plaats van “onderbuikgevoel”, als voorbeeld haalde hij de situatie Hyacintenstraat/Zonnebloeistraat aan waarbij de gedachte bij een groot deel van de bevolking dit een gevaarlijk kruispunt is. Data toon echter aan dat hier bijna geen incidenten plaatsvinden.
--	--	---

		Vraag 5: Is het kruispunt Grote Ven/Dijkgraaf de Ruiterslaan op basis van data het knelpunt dat als eerste aangepakt moet worden? Antwoord 5: Nee, niet op basis van ongeval cijfers. Op basis van ongeval cijfers staan in het Mobiliteitsplan de 5 kruispunten en de 10 wegvakken (gerangschikt op basis van ongevallen per kilometer) met de meeste ongevallen. Het merendeel van deze locaties zijn al opgepakt de afgelopen jaren of in voorbereiding. Uitvoering is ook afhankelijk van de raakvlakken met andere projecten en dan met name het project reconstructie Julianaweg. Alleen de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterslaan komt voort uit het Mobiliteitsplan en de motie. Daarnaast maken we werk-met-werk door de onderhoudsopgave van de Grote Ven te koppelen aan de ervaren verkeersonveiligheid op de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterslaan. E.e.a. sluit hierdoor naadloos op elkaar aan. Vraag 6: Kunt u een op data gebaseerd overzicht van de 5 belangrijkste knelpunten geven? Antwoord 6: Zie antwoord 5.
03-09-2026	ONS Belang	Bedankt voor de uitgebreide beschrijving van de verkeerskundige afwegingen en het gevoerde participatieproces dat heeft geleid tot het voorliggende ontwerp. In het stuk wordt terloops een onderzoek gepresenteerd naar de 'opwaardering' van het gemeentelijk wegennet naar 30 km/u. Deze 'afwaardering' van de maximum snelheid staat niet beschreven in het Mobiliteitsplan of in de Omgevingsvisie. Dit kan echter een verregaande maatregel zijn die van impact is op het gehele gemeentelijk wegennet. Hierbij wijzen we naar de maatregel die in Amsterdam op 8 december 2023 is ingevoerd waarbij vrijwel het gehele stedelijke netwerk van ontsluitingswegen is gewijzigd naar de gebiedsontsluitingsweg 30. Hierbij zijn geen infrastructurele wijzigingen uitgevoerd (naast plaatsen van wat borden en aanpassen belijning) om de weginrichting te laten aansluiten bij de nieuwe maximale snelheid. De impact van de maatregel is beperkt aangezien de nieuwe maximum snelheid niet overeenkomt met de verkeerskundige uitstraling van de weg.

		Vraag 1: Wat is de ambitie van het college betreffende de invoer van 30 km/u op de gemeentelijke ontsluitingswegen? Antwoord 1: Die vraag kan in dit stadium niet beantwoord worden. In kwartaal 4 van 2026 wordt gestart met een totaaloverzicht van de gebiedsontsluitingswegen in de gemeente en wordt onderzocht welke wegen opgewaardeerd kunnen worden. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met wegontwerp, aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten en het busverkeer. Dit is besproken met de Vervoerregio Amsterdam (als concessieverlener van het regionaal busverkeer). Uiteindelijk wordt de beslissing wel- of niet 30km per uur besproken op gemeentelijk netwerkniveau en in de gemeenteraad geagendeerd. Vraag 2: Kan het college iets zeggen over gewenste noodzakelijke aanpassingen in weginrichting voordat de maximale snelheid wordt verlaagd? Antwoord 2: Dit komt aan bod bij de netwerkstudie die wordt gestart in kwartaal 4 2026. Zoals in het raadsvoorstel wordt beschreven, staan de voorgestelde aanpassingen aan de Grote Ven geen verlaging van de snelheid in de weg. Aan de Grote Ven ter hoogte van de te verwijderen bushalte wordt een nieuwe groenstrook gerealiseerd. We zien hier kansen om bomen te plaatsen en ‘maximaal te vergroenen’. Dit in overeenstemming met de ambitie uit de omgevingsvisie en het groenbeleidsplan. Vraag 3: Kan het college aangeven of er bomen gepland worden in de groenstrook op de locatie van de oude bushalte Grote Ven? Antwoord 3: Ter hoogte van deze locatie zal een groenstrook worden aangebracht. De invulling hiervan kan nog nader bepaald worden.
--	--	---