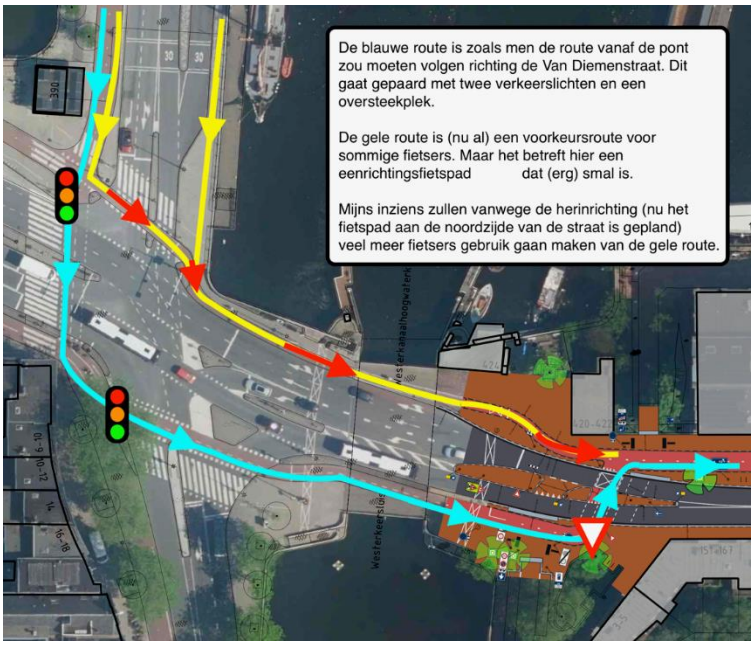
Nummer	Ingekomen reactie per email
1	Heel mooi ontwerp, top. Ik vind het alleen jammer dat we nog zolang moeten wachten. Met vriendelijke groet. **11/9**
2	Beste ontwerpers, Komend van de pont fietsend naar de Westerdoksdijk moet ik dan 2 X oversteken naar het 2 richtingen fietspad? met vriendelijke groet **11/9**
3	Geachte medewerker, Met betrekking tot het ontwerp voor herinrichting Van Diemenstraat ontvang ik graag op zo kort mogelijk termijn ontbrekende informatie. Op de website staat: "Van Diemenstraat: onderhoud" Op de informatiefolder staat: "Opknapbeurt Van Diemenstraat". In uw brochure/website ontbreekt in het geheel - zowel in de tekst als op de tekeningen - hoe de aansluiting en verkeersafwikkeling voor fietsers en auto's van en naar de Silodam, Barentszplein en Westerdoksdijk gaat zijn. De gemeente stelt alleen: ***Aanpassing Barentszplein*** *Op het Barentszplein verdwijnen de verkeerslichten en maken we een voorrangsplein. De rijbanen worden naar 1 baan teruggebracht. Fietsers en voetgangers krijgen een aparte oversteekplaats en de bus stopt op de rijbaan voor de bushalte.* ***Zo verbetert de veiligheid voor alle weggebruikers en stroomt het verkeer beter door.*** Die titels op de website en op de folder zijn misleidend. Het is niet alleen of voornamelijk onderhoud of een opknapbeurt van de Van Diemenstraat. Het betreft namelijk een totale herinrichting waarbij de bestaande verkeerssituatie rondom het Barentszplein, Silodam en Westerdoksdijk ingrijpend wordt gewijzigd aangezien alle verkeerslichten worden verwijderd en er geen rotonde voor in de plaats komt. De aparte strook om linksaf de Silodam in te slaan verdwijnt. De aparte strook bij de bushalte verdwijnt. Er komt een dubbel fietspad. Dat zijn allemaal maatregelen met een enorme impact. Dit alles kan niet zonder dat daar adequate verkeersstudies aan ten grondslag liggen. Dat de veiligheid voor alle weggebruikers verbetert en het verkeer beter doorstroomt, is dan ook zeer discutabel en blijkt in ieder geval niet uit de informatie die u geeft. Graag ontvang ik per omgaande de verkeersstudies die aan deze herinrichting en gewijzigde verkeersituatie ten grondslag liggen. En wat betekent een voorrangsplein? Hoe ziet dat eruit? Daar ontbreekt alle informatie over. Graag ontvang ik die informatie. Er zijn honderden woningen op de Silodam en is een grote parkeergarage bij het Barentzplein. De Silodam is doodlopend en al het verkeer moet van de enige toegang/uitgang bij het Barentszplein gebruik maken. De huidige stoplichten bij het Barentszplein geven voor het grootste gedeelte van de dag feitelijk de enige mogelijkheid om met de fiets, auto of lopend veilig van en naar de Silodam te komen. In de gegeven informatie ontbreekt in het geheel het grotere plaatje waarbij de verkeersstromen van en naar de Silodam, de Westerdoksdijk en het Barentszplein zijn meegenomen. In de huidige situatie hebben fietsers, voetgangers en autoverkeer een aparte oversteekplaats van en naar de Silodam. Dat lijkt nu geheel te komen te vervallen. Graag nadere toelichting uit welke verkeersstudie blijkt dat dit veilig kan en dat het in de nieuwe situatie überhaupt mogelijk is om vanuit de Silodam over te steken naar het Barentszplein, links te kunnen afslaan naar de Westerdoksdijk of rechts te kunnen afslaan naar de Van Diemenstraat. Zeker nu er een dubbel fietspad, twee richtingen, is ingepland. Daarmee is een constante fietsersstroom vanaf de Houthavens en de ponten bij de Pontsteiger beoogt te faciliteren. Die ponten worden steeds drukker dus ook dat fietsverkeer

	neemt toe. En waarom dan ook aan de zuidkant van de Van Diemenstraat nog een fietsstrook die abrupt ophoudt bij het Barentszplein en waar alle fietsers dan moeten oversteken, ook die fietsers die rechtsaf naar het Barentszplein of via de Westerdok naar de stad willen. Wat is de logica daarvan? Die fietsers blijven gewoon rechtdoor rijden of afslaan. Dat maakt de situatie alleen maar gevaarlijker. Aangezien de Van Diemenstraat - Westerdoksdijk een enorm drukke verkeersader is van en naar het centrum - met veel veel auto's, vrachtverkeer, bussen (ook die naar de cruiseschepen moeten), zou het onbegrijpelijk zijn indien dit niet zou zijn meegenomen in dit ontwerp. Vanaf de Spaardammertunnel tot aan het centraal station is sprake van een aaneensluitende stroom van verkeer. Het argument dat in de Van Diemenstraat en de Westerdoksdijk 50 km/uur moet worden aangehouden voor de nooddiensten, is niet logisch. Het verkeer op de Van Diemenstraat staat veelal vast. Nooddiensten kunnen er dan ook met 50 km niet door. En op de Westerdoksdijk kunnen de nooddiensten over de middenstrook. Om de veiligheid te verbeteren, zou het verstandig zijn 30 km/uur in te voeren op de Westerdoksdijk en op die weg verkeersdrempels aan te brengen. Het is nu een lange rechte weg die uitnodigt om hard te rijen, temeer omdat er geen camera's staan en er nooit op snelheid wordt gecontroleerd. Graag ook meer informatie over het onderzoek om de aparte strook aan de Zuidkant die er nu is bij de bushalte op te heffen. Dat is helemaal onlogisch. Dan moet de bus stoppen op de weg, die al helemaal vol staat. De bus zal het verkeer nog meer ophouden en de kruising (waar nu nog stoplichten staan) zal dan verder verstopt raken. Hoe dan nog over te steken of af te slaan? Is er rekening gehouden met de geplande HOV halte/sneldienst die van Centraal naar Sloterdijk is gepland? Gelet op bovenstaande ontvang ik zo snel mogelijk alle informatie/studies die ten grondslag liggen aan de herinrichting van het Barentsplein en de Van Diemenstraat en de aansluiting met de Silodam. met vriendelijke groet, **13/9**
3.1	Beste xx, Hartelijk dank voor uw toelichting. Helaas kan deze mij niet overtuigen. Wat ontbreekt is de eerste stap: Waarom is het noodzakelijk dat de verkeerslichten moeten komen te vervallen en uit welk (gedegen) verkeersonderzoek volgt dat? Veiligheid voor alle weggebruikers zal toch de belangrijkste reden moeten zijn voor een dergelijke ingrijpende maatregel. Is de huidige verkeerssituatie met de verkeerslichten niet veilig genoeg? En waarom is een voorrangsplein een verbetering voor de verkeersveiligheid ten opzichte van een kruispunt met verkeerslichten? En waarom is een voorrangsplein veiliger dan een rotonde? Is er een gedegen verkeersonderzoek primair gericht op veiligheid uitgevoerd voor dit kruispunt? Dan ontvang ik daar graag een kopie van. Of gaat het om een bezuiniging, een besparing op onderhoud van verkeerslichten? Of is het een experiment, eens zien wat een voorrangsplein voor de verkeersveiligheid doet? Uw toelichting en bijgevoegde notitie zijn enkel toegeschreven naar één uitkomst, namelijk een voorrangsplein. Dit kan niet als adequate onderbouwing worden gezien voor een dergelijk ingrijpende maatregel. Het gaat blijkbaar vooral om de doorstroming van het doorgaande verkeer. Die doorstroming krijgt in uw plan prioriteit, daar wordt de rest omheen gepland en beredeneerd. Het doorgaande verkeer bestaat vooral uit touringcars, zwaar verkeer, taxi's en werkbusjes. En daar kan de gemeente veel aan verdienen met parkeergeld, vergunningen en ontheffingen (zoals het bedrag dat touringcars moeten betalen om een ontheffing te krijgen om de stad in te rijden). Dus een betere doorstroming van verkeer dat alleen de stad in- en uitrijdt levert meer geld op dan een veiligere situatie voor bestemmingsverkeer, te weten bewoners met hun parkeervergunningen of eigen parkeerplaatsen of bewoners die met de fiets of te voet over het kruispunt gaan. Graag ontvang ik ook de financiële onderbouwing en stukken die aan deze herinrichting ten grondslag liggen, inclusief de opbrengsten voor de gemeente van een betere doorstroming.

	Waarom moet het verkeer van en naar het Barentszplein - dat de toegang naar de omliggende straten en het Prinseneiland bedient - en van en naar de Silodam het onderspit delven? Die straten worden gedegradeerd tot uitritten. Jammer voor die honderden dan wel duizenden bewoners, die veel aan gemeentelijke belastingen betalen. Dat het aantal auto's ten opzichte van het doorgaande verkeer relatief laag is, doet er niet aan af dat het vooral voor die verkeersstroom van belang is dat de verkeerslichten blijven. Het is in de meeste gevallen de enige manier om veilig over te kunnen steken dan wel in te voegen. En wat vergeten lijkt, is dat veel bewoners dagelijks meerdere malen met de fiets en te voet oversteken. Dan moet je echt wachten op groen licht en dan nog heel goed uitkijken. De voorgestelde situatie is niet veilig. In de huidige situatie zien de automobilisten in de verte verkeerslichten en zijn zich daardoor bewust van een naderende kruising waarvoor ze mogelijk moeten stoppen. In de nieuwe situatie komen de auto's met volle vaart aanrijden en de kans dat ze het zebrapad te laat zien dan wel het zebrapad gewoon negeren en doorrijden, is groot. Het is een illusie dat fietsers voor een zebrapad stoppen, dat doen ze niet. Al helemaal niet als het fietspad lekker breed is en e-bikes, fatbikes etc. heerlijk met volle vaart eroverheen kunnen. De veiligheid voor voetgangers, fietsers en auto's - dus voor de omwonenden - om over te kunnen steken of te kunnen invoegen neemt aanzienlijk af. Hoe zijn de verkeersstromen, aantallen overstekende voetgangers en fietsers meegenomen? Dat blijkt in het geheel niet in de door u bijgevoegde notitie. Verder is de verkeerscirculatie in de nieuwe situatie onduidelijk wat betreft de de toegang vanuit de Silodam en Barentszplein. Hoe kom je met de auto vanuit de Silodam aan de zuidkant van de Westerdoksdijk? De tekeningen zijn onduidelijk en onvolledig, nu de Silodam en het Barentszplein er niet op staan. Het lijkt erop dat het niet meer mogelijk is vanaf de Silodam linksaf te slaan. En hoe moet dat met langere voertuigen, bestelbussen, vrachtwagens die ook veelvuldig op de Silodam moeten zijn. Waar moeten die wachten om in te voegen? Hoe moeten die linksaf slaan? Waar kan er worden gekeerd? Al met al, is het plan onvoldoende onderbouwd op het punt van veiligheid en zijn de belangen van de omwonenden niet voldoende meegenomen. De toestroom van verkeer van buiten de stad wordt niet tegengegaan maar juist bevorderd. Er wordt geen 30 km zone ingesteld. Er worden geen drempels aangelegd of snelheidscamera's neergezet. Dus het doorgaande verkeer krijgt nog meer vrij baan. Wat betreft vergroening, dat kan ook in het geheel niet overtuigen. Van echte vergroening van de straat die de leefbaarheid vergroot, is natuurlijk geen sprake. Bestaande bomen worden gekapt. Dat deze van mindere kwaliteit zijn, zou geen argument mogen zijn maar ook op dit punt lijkt naar het gewenste resultaat toe geredeneerd. Dat de beleving van de terrasbezoekers bij de kroeg op de hoek verbetert als argument wordt aangevoerd, is toch wel erg treurig. Dat terras is niet drukbezocht omdat het aan de doorgaande weg ligt en het er vaak waait. Dat zal met een heel klein stukje 'groen' niet anders worden. Ook hier weer, wat schieten de bewoners hiermee op? Het zou de gemeente sieren het hele verhaal te vertellen en het eerlijke verhaal te vertellen en daar ook de Silodam en het Barentszplein bij te betrekken. Mijn ervaring met informatiebijeenkomsten van de gemeente is dat het dan alleen over het al uitgewerkte plan gaat dat verdedigd wordt. Voor de vorm worden er daarna dan minimale aanpassingen gedaan zodat het net lijkt of de input van omwonenden mee is genomen. Ik zou als bewoner die dagelijks meerdere malen het kruispunt oversteekt en weet hoe de verkeerssituatie daadwerkelijk is, de gemeente op het hart willen drukken vooral toch de veiligheid van alle gebruikers - vooral ook de voetgangers en fietsers die oversteken - voorop te stellen en op grond van een gedegen onderzoek tot een oordeel te komen of het echt veiliger is om de verkeerslichten te verwijderen, de aparte rijstroken te verwijderen en de aparte busstroken te verwijderen. vriendelijke groet, **26/9**

3.2	Beste xx, Gisteren ben ik inderdaad naar de bijeenkomst geweest. De opkomst was hoog en de gemoederen liepen hoog op, hetgeen wel aangeeft hoe zeer dit speelt bij omwonenden. Mijn inziens is wel duidelijk geworden dat voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers, voetgangers, fietsers en auto's, bussen etc., het essentieel is dat de verkeerslichten blijven. Het kruispunt is te druk en wordt te intensief gebruikt. Zeker ook voor de bewoners van de Silodam geldt dat de verkeerslichten essentieel zijn, temeer omdat het kruispunt de enige ontsluiting is van en naar de stad en de stad uit. Bewoners hebben dan ook dagelijks meerdere malen - te voet, met de fiets en met de auto - met het kruispunt te maken en zijn in die zin ervaringsdeskundigen. Verder hebben veel omwonenden vanuit hun appartementen goed zicht op het kruispunt en de wegen. Helaas was de verkeersdeskundige van de gemeente zelf gisteren niet aanwezig en konden bewoners met hun vragen daaromtrent niet bij de wel aanwezige ambtenaren terecht. Wat verder duidelijk is, is dat bij omwonenden sterk leeft dat het plan geen probleem oplost, maar juist grote problemen creëert. Omwonenden willen weten wat de reden is dat er überhaupt over aanpassing van het kruispunt door de gemeente is gedacht, meer in het bijzonder waarom de verkeerslichten zouden moeten verdwijnen. Gisteren gaf uw collega, projectleider Carola aan dat het initiatief komt vanuit een verzoek van de fietsersbond. De fietsersbond zou hebben aangegeven dat de fietsers de verkeerslichten hinderlijk vinden en liever niet willen stoppen voor een rood licht maar lekker hard willen doorfietsen. En toen dacht de gemeente, misschien eens proberen zonder verkeerslichten en een snelfietspad aanleggen zodat de fietsers de zebrapaden kunnen negeren en vrij baan krijgen. Zou u mij zo spoedig mogelijk de stukken van de Fietsersbond willen toesturen en de correspondentie tussen de gemeente en de Fietsersbond en de interne notities die de gemeente daaromtrent heeft opgesteld? Dan kan ik dat betrekken bij de formele reactie. In mijn eerdere e-mail aan u vroeg ik al om het officiële verkeersrapport waaruit zou blijken dat de huidige verkeerssituatie met verkeerslichten niet veilig zou zijn maar zou moeten worden vervangen. Ik zal mede namens een aantal bewoners (van onze etage) uit de Betonnen Silo (de eerste Silo direct grenzend aan het kruispunt) voor 13 oktober nog een formele reactie insturen. In beginsel sta ik ervoor open om deel te nemen aan de klankbordgroep. Ik begrijp dat ook vanuit de Stenen Silo (tweede Silo) veel reacties worden verwacht en dat onder andere ook de bewoners aan het Barentszplein zich roeren en in de klankbordgroep willen deelnemen. vriendelijke groet, **2/10**
4	Beste lezer, Vandaag vond ik de plannen van de gemeente voor de van Diemenstraat in de bus. Het plan ziet er mooi uit. Het doortrekken van het dubbele fietspad is een goed idee. Wel heb ik een zorg en een vraag. Wij wonen al meer dan 25 jaar op de Zoutkeetsgracht en gebruiken het kruispunt bij het Barentszplein dagelijks zowel op de fiets als met de auto. Toen wij hier kwamen wonen waren daar geen verkeerslichten wat tot veel ongelukken leidde. Het was een ronduit onveilige situatie. Op initiatief van/ na druk uit de buurt zijn daar toen verkeerslichten geplaatst. Duidelijk en veilig! Niet in het minst omdat het een weg is waar 50 gereden mag worden (niet iedereen zich daar aan houdt) en het een onoverzichtelijk kruispunt is. Verkeer komend van links (overstekend vanuit het Barentszplein aan de kant van het cafe) is niet goed zichtbaar. Niet veel mensen fietsen er dan ook door rood. Vanuit eigen ervaring en geluiden uit de buurt kunnen we bijna op voorhand al zeggen dat we problemen verwachten omdat de oversteek zeer intensief gebruikt wordt. Kortom lijkt het noodzakelijk de verkeerslichten te behouden! Zeker in een 'doorstroom' straat als de van Diemenstraat. Nood en hulpdiensten hebben immers sirenes. Ten tweede heb ik een vraag over de planning. Bijvoorbeeld aanvang, duur, gaat de van Diemenstraat helemaal dicht, wordt verkeer omgeleid en zo ja hoe? Krijgen we veel sluipverkeer over de Zoutkeetsgracht? Dit kon ik niet terugvinden in de plannen. Belangrijke punten m.i. om rekening mee te houden en te communiceren! Met vriendelijke groet, **13/9**

5	Goedemorgen, Het verwijderen van de stoplichten op het Barentsplein zal catastrofaal zijn voor al het auto en fietsverkeer wat vanaf de Silodam en vanaf het Barentsplein de Van Diemenstraat of de Westerdoksdijk op wil of over wil steken. Stoplichten moeten blijven en er moet vooral op het fietspad voldoende ruimte komen om fatsoenlijk voor een rood stoplicht te stoppen en te wachten. Anders schiet iedereen het trottoir op. Snelheid terugbrengen naar 30 km per uur. **14/9**
6	Goedemiddag, Wij, Silodambewoners (als voetganger of met fiets of auto), zijn tegen de voorgestelde oplossing in de vorm van een voorrangsplein. Voor automobilisten uit beide richtingen wordt de afslag naar de Silodam lastiger (en linksaf nagenoeg onmogelijk bij drukte). Voor automobilisten vanaf de dam wordt invoegen (zonder de huidige verkeerslichten - met de kanttekening dat er frequent door rood gereden wordt) in beide richtingen een hachelijk avontuur. Een voorrangsplein is een modern misbaksel met vage regels. Er wordt teveel vertrouwd op wellevendheid in het verkeer. Die is er natuurlijk niet. De hoofdroute is een zeer drukke straat veel verkeer (auto's - ook heel veel taxi's en vrachtverkeer, en fietsen (inclusief allerlei andere gebruikers van het fietspad)). Kortom, het afschaffen van de verkeerslichten is een slecht doordacht en gevaarlijk idee. En wat doen gezichtsbeperkende bomen? Groen is mooi - maar hier wordt de verkeersveiligheid in gevaar gebracht. Het Barentszplein is een serieus verkeerspunt, en niet een lommerrijke laan in Bussum. Dus: tegen! Met vriendelijke groet, **14/9**
7	Graag ook op Westerdok en Westerdoksdijk folders van ontwerp verspreiden. Ook deze bewoners hebben veel te maken met de Van Diemenstraat. N.B. Oversteek, een zeebrapad,gaat niet werken, fietsers stoppen zeer zelden. Ik zou zeggen, kom een keer kijken op de Haarlemmerdijk of in de Haarlemmerstraat, levensgevaarlijk!!! **17/9**
8	LS, Ik werk in Het Veem en ben in principe blij met het ontwerp zoals het er nu ligt. Ik moest altijd al tegen het verkeer in fietsen op weg naar CS, fijn dat dat nu over een fietspad kan. Maar: ik zie wel echt meteen enorme problemen ontstaan op de brug over de Westerkeersluis. Het fietsverkeer, komend vanaf NDSM / Pontsteiger / Houthaven, zal altijd voor de makkelijke weg gaan: even snel over de brug tegen het (voet)verkeer in, in plaats van drie keer oversteken (2 stoplichten en nog een keer Van Diemenstraat over) om aan de juiste kant te komen. Wellicht dat er geen budget is om de inrichting van de brug goed aan te pakken, maar deze niet óók wijzigen en het tweebaans fietspad doortrekken tot aan de Pontsteiger is echt vragen om moeilijkheden. Met vriendelijke groet, **18/9**
9	Beste heer/mevrouw, Ik maak dagelijks gebruik van de fiets op de Van Diemenstraat, en het doet me goed te horen dat er plannen zijn voor een herinrichting. De voorstellen zien er veelbelovend uit en ik heb vertrouwen in de verbeteringen die dit met zich mee zal brengen. Graag wil ik echter ook een aandachtspunt onder uw aandacht brengen dat net buiten het herinrichtingsgebied valt, maar in mijn ogen wel relevant is voor de verkeersveiligheid en het fietscomfort. Mijn zorg betreft de route vanaf de pont bij de Pontsteiger richting de Van Diemenstraat. In de bijgevoegde afbeelding heb ik in *blauw* aangegeven wat logischerwijs de aanbevolen fietsroute zou moeten zijn voor deze reis.

	 Wat ik in de praktijk echter vaak zie, en wat ik vrees dat vaker zal voorkomen na de herinrichting, is dat veel fietsers de kortere *gele* route verkiezen. Deze vermijdt immers twee verkeerslichten en een oversteekplaats, wat tijd bespaart. Helaas betekent dit dat fietsers tegen het eenrichtingsverkeer in zullen fietsen op een smal fietspad, wat de veiligheid daar in gevaar kan brengen. In de afbeelding heb ik met *rode* pijlen het betreffende eenrichtingsaspect gemarkeerd. Zou deze zorg kunnen worden meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp? Ik denk dat hier kansen liggen om de verkeersveiligheid te waarborgen en het fietsverkeer soepeler te laten verlopen. Dank en met vriendelijke groet, **18/9**
10	Goedemorgen, De aanpassingen die worden aangekondigd voor de Van Diemenstraat lijken de situatie niet te verbeteren. Misschien is het een idee dat er iemand op schooldag van 8.15 uur en 8.45 uur en in de middag van 13.50 en 14.20 uur iemand eens polshoogte gaat nemen van hoe de situatie nu is. Het na de brug nog een keer oversteken maakt het alleen nog maar gevaarlijker! Graag nog eens kritisch naar de plannen kijken. Met vriendelijke groet, **19/9**
11	Ik wil de gene die dit plan heeft bedacht heel dringend verzoeken om s 'ochtends met de fiets heen en weer op de brug te fietsen rond de tijd dat school op de alles-in-een school de zeeheld begint. Dat is zo tussen 8.15 en 8.30. Het is er al super druk en met het verkeer (auto's en vrachtwagens) wordt met de nieuwe plannen een vele malen gevaarlijkere situatie gecreëerd. Dit is vragen om verkeersongelukken en verkeersdoden. Heel slecht plan, absoluut niet doen! Hartelijke groet, **19/9**
12	Geachte mevrouw/meneer, Helaas kan ik niet op de bijeenkomst van 1 oktober a.s. komen. daarom geef ik U op deze wijze mijn reactie. Het ontwerp heeft vele pluspunten, maar <u>één groot minpunt</u>: het <u>verdwijnen van de verkeerslichten op het Barentsplein.</u> Dit zal <u>vooral voor fietsers</u> grote onveiligheid met zich meebrengen, met name fietsers die van en naar de Silodam oversteken naar of van het fietspad of naar of van de Barentzsstraat.

	(Van de week deed het verkeerslicht het – tijdelijk - even niet, toen kon je al goed merken wat voor ellende dat geeft). De auto's (en de fietsers, e-bikes en andere opgevoerde snelheidsduivels) op het doorgaande traject Westerdoksdijk-Van Diemenstraat racen achter elkaar door en als overstekende fietser moet je maar zien dat je heelhuids aan de andere kan komt. Voetgangers hebben nog een beetje bescherming van het zebrapad, hoewel ook daarvoor automobilisten en fietsers niet altijd stoppen. Amsterdam wil graag een fietsstad zijn, dus dit plan staat daar helemaal haaks op. **Dus : graag onze verkeerslichten terug!!** Met vriendelijke groet, **19/9**
13	bezorgde ouder!!!! een hele drukke straat waar de schoolgaande basisschoolleerlingen over moeten steken om veilig naar school te kunnen fietsen. Hopelijk komt u snel ter plaatsen beoordelen dat dit herontwerp leidt tot zeer gevaarlijke situaties. **19/9** of je kan de rijbanen op rechts aanleggen zodat de aansluiting met de tunnel logisch is en de fietspaden verbreden aan de andere zijde. zodat de oversteek als de pont leegstroomt ook veiliger verloopt. **24/9**
14	Beste gemeente, Heerlijk dat er een fietspad in twee richtingen komt! Jammer dat dit niet over de brug doorgetrokken is. Nu al fietsen velen vanuit de Houthavenbuurt tegen de richting in aan de noordwestkant over de brug. Ik zou verwachten dat na de herinrichting nog meer mensen dit verkiezen boven drie keer oversteken op een druk kruispunt. **19/9**
15	Beste lezer, Ontzettend goed dat de van Diemenstraat wordt aangepakt! Ik fiets bijna elke werkdag door de straat (woon-werkverkeer). Er zijn diverse zaken die voor fietsers comfortabeler, veiliger en vooral ook sneller kunnen. Dus ik zie kansen om het profiel beter in te richten. Ik realiseer me dat de straat een flessenhals is, en dat er veel soorten verkeer hun plek moeten krijgen. Voor mij als fietser zijn een aantal zaken nu erg onprettig. 1. ruimte • Beide fietspaden zijn smal, bijna te smal om zelfs één andere fietser te passeren. • gepasseerd worden door fatbikes voelt al zeer onprettig • Het noordelijke deel versmalt bovendien, de stoep ernaast is erg smal. • bovendien staan er tussen rijweg en fietspad fietsen geparkeerd, dwars op de richting, die fietsen zelf staan soms in de weg, ook de gebruikers die op- of afstappen zorgen soms voor gevaarlijke situaties • Ook laden en lossen vind vlak naast of op het fietspad plaats, gevaarlijk. Ik kan op de tekeningen niet goed beoordelen of de ruimte verbreed wordt. Het lijkt er wel op dat een tweerichtingsfietspad wat ruimer voelt. maar met de grote stromen in de spits, met (veel) inhalende elektrische fietsers/ tegenliggers is het wellicht toch ook onveiliger. • **Kan er niet worden ingezet op een scheiding tussen snel- en langzaamverkeer (fietsers)? Maak van de van Diemenstraat een fietsstraat (auto's te gast) en geef de fietsers een veilige route! Op de rijbaan fietssnelverkeer, op het fietspad langzamere fietsers** 2. doorstroom • vanuit de Houthavens richting Amsterdam CS moet je als fietser 2x de hoofdrijbaan kruisen • dus twee keer voor het stoplicht wachten, dat voelt als weer vertragend, vooral ook omdat het passeren van het kruispunt thv de Houtmankade erg veel wachttijd oplevert • bij de kruising met Barentzstraat opnieuw veel wachttijdDit probleem wordt niet opgelost. Het lokt uit dat fietsers tegen de stroom in over de brug fietsen (Tasmanstraat) om op het nieuw geprojecteerde fietspad terecht te komen. In plaats van wachten (stoplicht)-oversteken-wachten (stoplicht)-oversteken-wachten (en kijken)-oversteken

	• **Het ontwerp van de brug zou in deze wijziging moeten worden meegenomen, anders is de winst voor fietsers marginaal. Ik weet dat ook de brug te krap bemeten is, maar de auto krijgt erop ook onevenredig veel meer breedte dan fietsers en voetgangers.** Ik hoor graag van u. met vriendelijke groet, **19/9**
16	Het laten vervallen van het stoplicht bij het Barentszplein zal de straat onveiliger maken .Als bewoners aan de Ijzijde dienen wij regelmatig te voet of per fiets over te steken. Zonder stoplicht is dit gevaarlijk. Bovendien is het invoegen vanuit de garages bij de ijzijde gevaarlijk zonder stoplichten en het afslaan gaat tot opstoppingen leiden. **21/9**
17	Weghalen stoplichten Barentzplein: Kans op drukker worden in de Van Diemenstraat omdat het doorgaand verkeer vanuit Ijdok pas opstopt bij de stoplichten op de kruising Van Diemenkade en Pontsteiger. Meer kans op file vorming op de Van Diemenstraat. Er is meer ruimte en veiliger om verkeer vanuit Ijdok op Westerdokdijk af te remmen door stoplichten op t Barentzplein. **21/9**
18	Geachte heer/mevrouw, Aangezien ik niet weet of ik aanwezig kan zijn bij de inloopbijeenkomst op 1 oktober, wil ik graag van de gelegenheid gebruik maken een suggestie te doen over de herinrichting van de Van Diemenstraat. Als ik de plannen goed begrijp, is er voor gekozen het fietsverkeer naar één kant van de straat te verplaatsen. Ik zou eerlijk gezegd ook niet weten hoe het anders moet i.v.m. de beperkte ruimte. De kans is echter dan wel groot dat de fietsers zich gaan ophopen bij de oversteekplaats. Zeker tijdens de spits. Is het een idee om de fietsers (daar waar het doorgaand verkeer betreft) erop te wijzen dat hun bestemming ook bereikbaar is, via de Houtmankade en de Barentszstraat. Bijvoorbeeld door een bord. Met vriendelijke groet, **22/9**
19	Beste, Als buurtbewoner heb ik kennis genomen van het voorlopig ontwerp voor de Van Diemenstraat. Ik, zelf ingenieur en ontwerper, zie de positieve kanten van het ontwerp, maar wil hierbij een zwaarwegend bezwaar aangeven; Als bewoner van de Silodam weet ik uit ervaring dat de kruising Van Diemenstraat/ Barentszplein in de spits heel erg druk is. En tegelijkertijd wordt deze kruising in de spits ook veel gebruikt door jonge kinderen, vanwege de twee nabij gelegen scholen (de Eilanden en Zeeheld). In het voorgestelde ontwerp zouden de huidige verkeerslichten daar verdwijnen. Hierdoor zullen jonge kinderen dit zeer drukke punt met onophoudelijk kruisend fiets- en autoverkeer met 50 km/u moeten oversteken zonder geholpen te worden door verkeerslichten. Er zou voor hen dan geen groen licht meer zijn dat aangeeft wanneer het veilig is. Als ervaringsdeskundige met deze locatie en als ingenieur ben ik er van overtuigd dat dit zeer veel gevaarlijke situaties en daardoor slachtoffers zal opleveren. De verkeerslichten bij de kruising Van Diemenstraat / Barentszplein kunnen dus echt niet verdwijnen, vanwege de hoeveelheid verkeer op dit punt tijdens de spits. Mocht de gemeente hierover verder contact met mij willen onderhouden dan ben ik daarvoor beschikbaar. Vriendelijke groeten, **22/9**
20	Beste, Ik heb de plannen bekeken voor de van Diemenstraat en mijn indruk is positief. Graag veel bomen.

	Graag verkeer ontmoedigen deze weg te nemen Graag veel groen Goed plan fietspaden beide naar noordzijde te verplaatsen Hartelijke groet **22/9**
21	Beste, Allereerst dank voor de mogelijkheid om feedback te geven op het voorlopig ontwerp van de Van Diemenstraat. Zelf neem ik dagelijks als fietser deel aan het verkeerd op deze weg, dus vanuit dat oogpunt deel ik graag mijn feedback. M'n grootste zorg bij het nieuwe ontwerp is het fietspad in twee richtingen. Ik kom daar dagelijks tegenliggers tegen en ik kan u melden dat die er niet makkelijk langs kunnen. Dus zonder verbreding van het fietspad, waar ik niks over lees in het plan, gaat dit niet werken. Daarnaast is de extra verplichtte oversteek voor de fietsers eveneens slecht doordacht. Dat punt is nu al een drama om over te steken, een punt waar geen enkele fietser zich graag aan waagt omdat het smal is en in de spits een eeuwigheid duurt voor je daar tussen de auto's door kan. Als je de druk op dat punt dus verhoogt, kun je er vanuit gaan dat dit geen succes gaat worden. Met vriendelijke groet, **22/9**
22	Goedendag, U vraagt inspraak over ontwerp van Diemenstraat. Dat doe ik als expert, bewoner en direct betrokkene. Zonder de onderliggende verkeersonderzoeken is daarover geen zinnig oordeel te geven. Graag ontvang ik alle verkeersonderzoeken en probleemanalyses die ten grondslag liggen aan het ontwerp. Ik neem toch aan dat die zijn opgesteld. Met vriendelijke groet, **22/9**
22.1	Ik heb de huidige plannen bekeken. De plannen zijn symptomatisch voor de gebrekkige aanpak van verkeersplannen in Amsterdam. Hiermee heeft de gemeente de situatie niet onder controle en maakt de situatie alleen maar onveiliger. En dat voor een van de belangrijkste doorgaande routes in Amsterdam. Bewoners van de Pontsteiger, Van Diemenstraat en ouders van de school dringen al jaren aan op meer veiligheid rond de GBV-pont, de kruisingen bij de brug en de oversteek naar de school. Er zijn drie noodverbanden gelegd. Maar ondanks alle inspanningen bleef de straat een racebaan met een maximumsnelheid van 50 km/uur. In de drukke ochtendspits is de situatie nu al onhoudbaar, met fietsers die tegen het verkeer inrijden, door rood rijden en over de stoep rijden. Dat wordt met uw plannen alleen maar erger. **Wat ontbreekt, is een duidelijke beschrijving van de bestaande situatie** Alleen tekeningen zeggen niets over de feitelijke situatie en het ruimtegebruik. De scope van het plannen is te beperkt. De plannen hebben grote invloed op het fietsverkeer dat vanaf de pont, de Spaardammerbuurt en uit de Houthaven moet oversteken. De scope zou minimaal de Pontsteiger, de brug, beide zijden van de Houtmankade en de Roggeveenstraat (de Zeeheld school) moeten omvatten. Die zitten nu ten onrechte niet in de scope. Er is ook behoefte aan een kwantitatieve analyse van de huidige verkeersstromen: voetgangers (mobiel en minder mobiel, bewoners en bezoekers), OV-gebruikers, fietsers, voertuigen, vrachtverkeer, enz. De huidige analyse is te beperkt (het netwerk binnen de scope van de plannen is te klein) en er ontbreken gegevens over voetgangers, fietsers en voertuigen in de 'onderbouwing' (die lijkt te ontbreken!). Verder ontbreekt een gedegen analyse van de huidige problemen op basis van ruimtenormen (zoals het beleidskader voor de voetganger), normen voor verkeersveiligheid (en analyse van ongevallen), oversteektijden, loopbaarheid (groentijden), inclusiviteit, en een onderzoek naar de huidige ervaringen van gebruikers. Wat wil je met deze plannen precies oplossen? En is de beperkte scope van de plannen hiervoor voldoende? Het is onduidelijk.

	De plannen hebben een grote invloed op het fietsverkeer dat vanaf de pont en uit de Houthaven moet oversteken—straks zelfs drie keer! Het lijkt erop dat de ontwerpers niet zijn komen kijken tijdens naar de chaos tijdens een drukke ochtendspits. **Wat is de probleemstelling voor het ontwerp? Wanneer is het ontwerp een succes?** Wat de plannenmakers willen bereiken, en voor welke belanghebbenden, blijkt nergens uit. Ook hier: tekeningen alleen zeggen niets. Bekijk de plannen eens door de ogen van een spelend kind, een minder mobiele oudere of de gehaaste fatbiker. Er is ook geen risicoanalyse gemaakt van waterbedeffecten en ander onbedoeld gedrag dat het ontwerp uitlokt, zoals fietsers die zich nergens wat van aantrekken (gedrag is de onbesproken olifant in de kamer). Vrijliggende (tweerichtingen) en brede fietspaden maken fietsen niet noodzakelijk veiliger. Ze lokken hard rijden, gebruik van smartphone en roekeloos gedrag uit bij sommige fietsers. **De effecten van de maatregelen zijn niet uitgewerkt.** Ik weet eigenlijk niet waar ik moet beginnen met mijn bevinden over het schetsontwerp. 1. Fietsers moeten straks drie keer oversteken bij Pontsteiger (waarvan één keer zonder verkeerslicht op een druk punt richting Houtmankade Oost). Natuurlijk gaan ze dat niet doen en massaal tegen het verkeer in over het smalle voetpad op de brug. Dat is onveilig. 2. De Zeeheld school wordt met de fiets onbereikbaar. De enige toegang straks is via een voetgangersgebied waar nu al veel ouders met de auto hun kinderen afzetten. Er is daar ook veel sluipverkeer van afvalvoertuigen in de ochtenden. 3. Wordt nu een snelheidslimiet van 30 km/uur overwogen? 4. De hulpdiensten vragen om doorstroming. Waarom komt de bushalte dan op de rijbaan? Die blokkeert straks de doorgang voor nooddiensten. 5. In een antwoord op een raadsadres over de ODE-brug stelden verkeersambtenaren dat een zebrapad over een tweerichtingsfietspad schijnveiligheid biedt. Waarom wordt hiervoor dan toch gekozen bij nota bene de oversteek naar de school? 6. Het geplande voorrangsplein lijkt in de plannen goed onderbouwd, maar de effecten op het netwerk bij de Pontsteiger zijn niet berekend. Je kijkt enkel naar een deel van de totale 'reis'. Ik voorspel dat de extra oversteken bij de Pontsteiger voor meerdere minuten vertraging gaan zorgen in de 'reis'. Of zebrapaden op het voorrangsplein hier echt veilig zijn, betwijfel ik. Bovendien is alleen gekeken naar het effect op reistijd en doorstroming. Niet op verkeersveiligheid en beleving. Is snelheid heilig? 7. Om voetgangers te beschermen, is een verhoogde, niet-vergevingsgezinde stoeprand nodig bij de van Diemenstraat. Komt deze er? 8. Waarom is niet gekozen om het tweerichtingsfietspad aan de noordzijde te leggen? Dat lijkt veel logischer vanuit het perspectief van fietsers. Zonder verkeersdata over fietsersstromen (op verschillende momenten van de dag) is het ontwerp nu niet te beoordelen. 9. Wordt overal voldaan aan de minimale breedte van 2 meter voor de stoep? Uit de tekening blijkt dat dit niet het geval is. Soms is de stoep zelfs helemaal door de trappen die toegang geven tot de panden aan de van Diemenstraat (noord). 10. Wordt de uitvoering klimaatbestendig gedaan? Nu staan de straat en de fietspaden vaak blank na regen. Tot slot, wat betekent de uitvoering van de plannen voor de bereikbaarheid tijdens de 'verbouwing' en de overlast voor de buurt? Het ontwerp bepaalt mede de tijd die nodig is voor de uitvoering en de hinder door de werkzaamheden. De laatste jaren viel met name buslijn 48 uit door wegwerkzaamheden op de route. Welke garanties zijn er dat openbaar vervoer van en naar de haltes Barentszplein, Houtmankade en Pontsteiger mogelijk blijft. Het is jammer dat de plannen niet eerst zijn besproken met een kleine groep betrokken buurtbewoners uit Houthaven of Pontsteiger. Zij vragen al jaren om maatregelen en worden nu geconfronteerd met dit slechte plan. Zij kennen als geen andere de lokale situatie. **27/9**
22.2	Goedemorgen, Hierbij dien ik een verzoek in tot uitstel van de inspraakprocedure over het herontwerp van Diemenstraat. De deadline is nu 13 oktober. Met de stukken die nu openbaar zijn is geen zorgvuldig oordeel mogelijk.

	Er ontbreekt een gedegen analyse van de huidige problemen op basis van ruimtenormen (zoals het vigerende beleidskader voor de voetganger), normen voor verkeersveiligheid (en analyse van ongevallen), oversteektijden, loopbaarheid (groentijden), inclusiviteit, en een onderzoek naar de huidige ervaringen van gebruikers. Wat is de urgentie van het onderhoud? Wat wil je met deze plannen precies oplossen? En is de beperkte scope van de plannen hiervoor voldoende? Het is onduidelijk. Inmiddels hebben meerdere bewoners WOO-verzoeken ingediend om de informatie die nodig is voor een zorgvuldige beoordeling van de plannen. Ondanks vragen daarover zijn de stukken nog steeds niet toegestuurd of openbaar gemaakt. Bewoners die bij de inloopavond waren berichtten dat er geen verslag van de avond komt en er geen geld zou zijn voor een beter ontwerp. Inmiddels is duidelijk dat wel de Fietsersbond een advies heeft gegeven, maar niet de andere partijen die betrokken zijn bij het toetsteam. De beloofde vervolgsessie met bewoners is nog steeds niet gepland. Ik heb geen 'datumprikker' voorbij zien komen. Met de deadline van 13 oktober is dat niet acceptabel. Ik verzoek u daarom tot uitstel van de inspraakprocedure herontwerp van Diemenstraat tot minimaal vier weken nadat de documenten uit de WOO-verzoeken zijn gepubliceerd. Dan kunnen bewoners (met ondersteuning van experts) de plannen inhoudelijk bespreken en een gedegen zienswijze indienen. Ik neem aan dat u buurtparticipatie serieus neemt. Dat vraagt om volledige transparantie. Die is er nu niet. Inmiddels hebben, mede daarom, meerdere bewoners contact gezocht met de media om hun ongenoegen te uiten. Met vriendelijke groet, **7/10**
22.3	Goedenavond, Dank voor uw telefoontje. Ik ben verbaasd over de procedure. De website wekt de indruk van een reguliere inspraak/zienswijzeprocedure (zie screenshot), met vervolgens een nota van beantwoording, een definitief ontwerp en mogelijkheid van bezwaar door direct belanghebbenden. Ik begrijp dat dit niet het geval is. Er is sprake van een nieuw 'participatieproces'. Kunt u mij het protocol van dat nieuwe participatieproces sturen? En nadrukkelijk aangeven wat hierin de inspraak- en bezwaarmoeglijkheden zijn voor direct betrokkenen. Ik wil nu vast formeel bezwaar maken tegen het besluit dat u een knip maakt in de plannen die onlosmakelijk samenhangen. De plannen hebben grote invloed op het fietsverkeer dat vanaf de pont, de Spaardammerbuurt en uit de Houthaven moet oversteken. De scope zou minimaal de Pontsteiger, de brug, beide zijden van de Houtmankade en de Roggeveenstraat (de Zeeheld school) moeten omvatten. Die zitten nu ten onrechte niet in de scope van de plannen. U meldde vandaag dat er later pas een plan komt voor deze onderdelen. Dat is vreemd vanwege de samenhang in het gebied. Wilt u mijn formele bezwaar bevestigen? Met vriendelijke groet, **8/10**
22.4	Het is al weer enkele dagen geleden. Kunt u mij vertellen wanneer een antwoord op de vragen krijg. Onze jurist kwam ook nog met enkele opmerkingen. De nieuwe participatieverordening is ingegaan op 15 september 2024: https://www.amsterdam.nl/nieuws/nieuwsoverzicht/nieuwe-participatieverordening/ De vraag is of deze verordening bij de start van dit project al gold of dat deze nog onder de vigerende regel valt. Het project van Diemenstraat is ook niet gepubliceerd op de 'inspraakpagina': https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/invloed/lopende-inspraak/ Belangrijk is dat in de participatieverordening staat: 'Een belangrijke regel voor bewonersparticipatie is dat de

	gemeente voor elk project een participatieplan publiceert waarin staat waar de participatie over gaat, wat het doel is, hoe we de participatie gaan aanpakken, wat de ruimte is voor Amsterdammers om invloed uit te oefenen en wat er met hun inbreng gebeurt. Zo weet u wat u kan verwachten als u met nieuwe plannen en projecten te maken krijgt. Het participatieplan wordt voordat de participatie start, gepubliceerd op de website van Amsterdam. De verantwoordelijk wethouder of stadsdeelbestuurder is aanspreekbaar op de keuzes die in het participatieplan zijn gemaakt'. Dat participatieplan is niet te vinden. Ik hoop op een snel antwoord. En ik vraag deze mail mee te nemen als formele inspraak/zienswijze reactie op de plannen, zodat we in de 'nota van beantwoording' kunnen lezen hoe het nu echt zit. Met vriendelijke groet, **11/10**
23	Bste mensen, Er werd ons (ouders van kinderen op de Zeeheld) gevraagd te reageren op jullie ontwerp, bij deze: Het ziet er mooi uit. Kunt u mij uitleggen wat het voordeel is van het nieuwe ontwerp als het gaat om doorstroom en veiligheid? Ik hoor het graag. Hartelijke groet, PS ik breng mijn dochter naar school via de achterkant, die door de plannen en stuk lastiger te bereiken word. **23/9**
24	Dag Fijn dat er iets aan de van diemenstraat gaat gebeuren. Ontwerp ziet er goed uit. Een aantal opmerkingen/ideeën: - Een enkel punt op hoogte Silodam/Barentzplein: Ik vraag me af of op die hoogte niet nadrukkelijker een rotonde voor auto's kan worden? Dat geeft meer doorstroming ook voor de barentzplein en silodam. Best veel verkeersbewegingen vanuit beide kanten die de van Diemen niet makkelijk oprij-baar maakt in het voorliggend ontwerp. - Heel goed dat er breed fietspad aan 1 kant komt met duidelijke oversteekroutes. Nu vaak gevaarlijke situaties doordat het smal is en onduidelijk richtingsverkeer is. Alle fietsers vliegen alle kanten op. Voor iedereen lastig overzicht. ! Een belangrijk punt is echter de aansluiting op de brug naar de Tasmanstraat vv. Een druk twee-baans fietspad richting Tasmanstraat wordt in het ontwerp ineens éénbaan de brug over... en dan ook nog dit: De grootste verkeersstroom naar van Diemen komt van de pont bij Pontsteiger. Die dwingt je in het ontwerp drie keer over een heel drukke weg over te steken: 1. van Pontsteiger over Tasman heen, 2. dan van Tasman over Houtmankade naar van Diemen en 3. direct na de brug weer de van Diemen over omdat daar fietspad loopt richting westerdoksdijk. En in de ochtend is dat ook zo: alle fietsers richting Pontsteiger pont moeten dan ook drie keer oversteken... Drie keer op een kuispunt die al heel druk is, (zonder 3 verkeerslichten ...???) leidt tot zoeken naar olifantpaadjes. Die ligt op de brug als je uit de stad komt in een smal eenbaans fietspadje (tegen drukke fietsroute in) is nu ook al vaak gevaarlijke situatie... Of over de voetgangersruimte ... Of tussen auto's door glippen... (Is het veel te druk voor ...) nu wacht ook al zeker 90% op (vaak langdurende) stoplichten voor de fietsers omdat je er niet overheen komt anders.

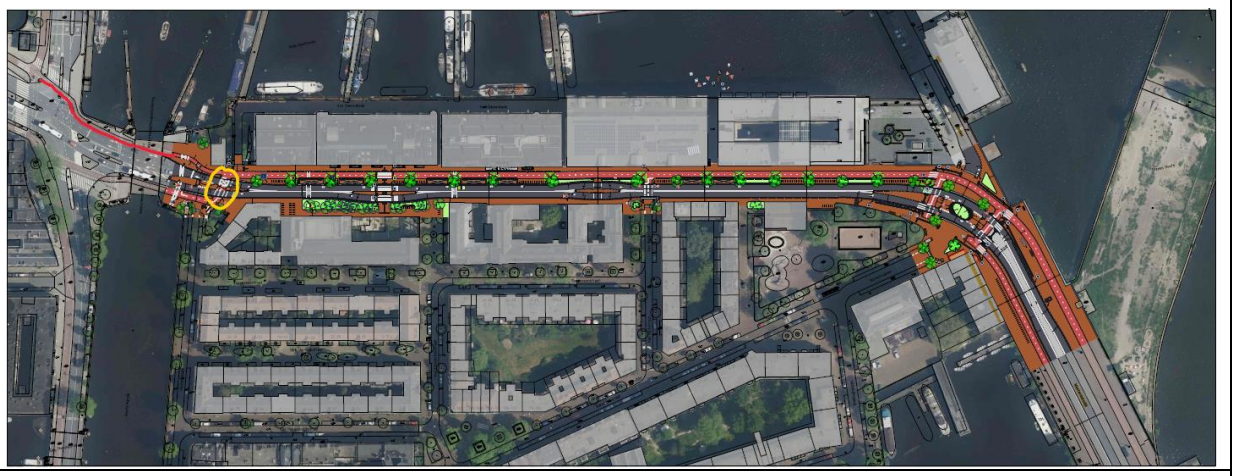
	Oplossing: Ook daar is goed voorbeeld van: een brug verder (brug over nassaukade naar marnixsraat/haarlemmerplein) is het fietspad vanaf de haarlemmeerweg over de brug ook verlegd. Loop mooi door in twee baans fietspad over de brug en verder, over kruispunt marnixstraat heen. Als je dat ook bij Tasmanstraat doet kan de grote bulk fietsverkeer vanaf de pontsteigerroute naar CS links af brug over zonder 3 x oversteken…. Een stuk veiliger denk ik, Ik hoop dat ik het duidelijk heb kunnen maken, Succes met het ontwerp Hartelijke groeten, **23/9**
25	Beste heer/mevrouw Aangezien we niet op de bijeenkomst kunnen zijn , willen we graag op deze manier reageren. Het ontwerp ziet er goed uit, ik denk dat het een verbetering is. Waar we wel onze zorgen over hebben is dat de verkeerslichten verdwijnen bij het Barentszplein. Het is altijd heel druk op dat gedeelte van de van Diemenstraat. Om vanuit het Barentszplein de van Diemenstraat over te steken kan dan heel lang duren . Kunnen de verkeerslichten niet gehandhaafd blijven? Vriendelijke groet **23/9**
26	Waarom zijn bewoners Pontsteiger niet uitgenodigd voor 1 oktober? Kunt u mij de stukken per ommegaande sturen? Ik zit 1 oktober zelf in buitenland helaas. **24/9**
27	Goedemorgen Ik heb de plannen bekeken en heb 1 opmerking: Ik mis een zebrapad ter hoogte van de brug en de Houtmankade. Er vindt daar veel overstappen plaats door voergangers, is heel lastig want door de buiging vd brug ook slecht zicht op aankomend verkeer. Hoop dat het kan worden toegevoegd. Groeten **24/9**
28	Namens de bewoners: Het idee om de Van Diemenstraat aan te pakken, kan rekenen op veel steun van ons als bewoners. Het plan dat voorligt ziet er goed uit. Toch hebben we nog wel vragen om zeker te weten of we het goed begrijpen, daarom sturen we die u voorafgaand aan de inspraakavond. Ook hebben we wensen en ideeën om er nog meer waarde aan toe te voegen. We krijgen samen niet snel weer die kans ;)! **Aanleiding** Het verkeer is in korte tijd sterk toegenomen. Er wordt in de folder gezegd dat het verkeer vooral is toegenomen als gevolg van de Houthaven-ontwikkeling. Wij zien vooral doorgaand en toeristisch verkeer. Vooral de enorme stroom vracht- en toeristisch busverkeer valt ons op. Daarvan is de uitstoot ook nog eens gemiddeld bovenmatig vervuilend. Ook valt op dat die toename plaatsvond sinds er op een aantal plekken een 'knip' is aangebracht, waardoor verkeer minder makkelijk tussen oost en west kan rijden. Kunt u **tellingen** laten zien van deze **toename**, en de **herkomst- en bestemmingsrelaties**, naar **type voertuig** en **motief**, en van de **luchtkwaliteit** ten opzichte van voorgaande jaren? Een andere aanleiding is de **klimaatverandering**, die nu al merkbaar is in onze straat, waarin souterrains steeds vochtiger worden en steeds vaker vol water staan. Inpandig injecteren en oude afwateringssysteem onder de Barentszstraat volstaan niet meer om dat te voorkomen. Er is meer gras nodig om het water en de CO_2-uitstoot op te vangen en bovendien de temperatuur in periodes van hitte aanzienlijk te verlagen. Zeker als de uitstoot op de Van Diemenstraat wordt opgevoerd, zoals nu gebeurt, willen we dat de gemeente direct iets doet om de schade van de uitstoot te voorkomen en oplossen.

	Vragen: - gaan ook de stoplichten net voor de tunnel bij de Houthavens weg? - wordt de verplichte maximum snelheid overal 30km/u? - komt er, zoals op de tekening, een boom voor Barentszplein 3 en meerdere bomen voor de zichtlijn richting de Silodam? - worden de opstelplekken voor fietsers gemaakt volgens het principe banaan/frietzak en wordt er gezorgd voor een vergevingsgezinde inrichting? - wat wordt er actief gedaan om de geluidsoverlast die we ervaren, te verlagen? Is er al iets bekend over de vervanging van onze ramen? - wat wordt er geregeld irt de onduidelijke situatie voor fietsers vanaf het Westerdok, die richting het Barentszplein fietsen langs het Westerdok? - honden worden niet gezien als verkeers deelnemer, maar hondenpoep is wel een probleem langs de route. Bestaat er een oplossing die zowel interessant is voor hondenbezitters als bewoners? - hoeveel zwaar verkeer verwachten jullie dat de Van Diemenstraat zal blijven gebruiken? Met name de (toeristen)bussen (en als de vervuilende cruiseschepen weg moeten wordt dat wellicht nog erger) komen in grote getalen langs deze route nu. **Drempels die we zien:** - als de stoplichten richting / rondom de Houthavens (bij de Houtmankade) niet weggaan, wordt/blijft de oversteek bij Houtmankade richting Westerkeersluis levensgevaarlijk (ontmoedigen is niet genoeg) - het wordt nu nog aantrekkelijker voor autobestuurders/scooterrijders om de Grote Bickersstraat of de Barentszstraat te gebruiken als sluiproute. Wat gebeurt er langs die route? Zou een fietsstraat een oplossing zijn? **Oplossingen die we zien:** - we zouden willen ontwerpen *voor de fietsende en lopende kinderen en gezinnen eerst*. Als het voor hen veilig is en hun ouders hier met ze durven te fietsen, is/wordt het fijn en veilig voor iedereen. - we zien dit als een mooi plan / mooi moment om ook de situatie voor onze huizen aan te pakken. Wij hebben veel last (gehad) van water in onze kelder na het incident met de sluisdeuren op 1-2 november 2023, we hebben veel last van geluid (waarvoor de gemeente al met beloftes is gekomen) en we hebben last van alle honden die met hun baasjes langs onze panden naar het Stenen Hoofd lopen. Het stinkt als we bij ons huis aankomen en we willen de situatie hier graag ook verbeteren. We zouden de 7 auto parkeerplekken die nu aan onze kant staan graag zien verdwijnen, om plaats te maken voor meer beweging voor kinderen en ouderen, verblijf, groen, en we willen een plek maken (bv aan de overkant, bij het groen van de voetbalkooi?) waar de honden wel terecht kunnen. Hierbij denken we aan parklets als deze, misschien kunnen we daar zitcapaciteit aan koppelen of iets overdekts zou helemaal mooi zijn. Misschien in combinatie met de speeltuin een soort BikeKitchen zoals onze Fietsburgemeester xx die runt op de UvA, maar dan buiten en om de wijk te verbinden… dat zou leuk zijn! Parkeren, fietslessen, een fiets lenen, repareren… en dan bij ons voor de deur fijn bewegen, verblijven - een groene corridor met IVN? We zullen deze ideeën verder uitwerken met elkaar. Als er ruimte voor is op 1 oktober, presenteren we u deze plannen voor onze straat in het gebied heel graag. hartelijke groeten, **24/9**
29	Ik zou het eigenlijk echt zonde vinden als het twee baanfietspad richting West niet wordt doorgetrokken over de brug ook. Zeker als je vanaf het pondje komt of vanaf de Houthaven en je wil richting centraal zou dat in de nieuwe situatie betekent dat je drie keer moet oversteken. Twee daarvan met stoplicht, die ook nog eens super traag zijn door de complexe auto situatie. Gegarandeerd dat mensen dat stukje daar tegen de stroom in over de verkeerde kant van de brug gaan fietsen, zoals dat nu ook al regelmatig gebeurd. Veel slimmer lijkt het me dan om het twee baans fietspad dan door trekken . **24/9**

30	Hallo, ik woon in de Nova Zemblastraat, en de van Diemenstraat is een route die ik veel gebruik. Ik zal waarschijnlijk even langskomen op 1 oktober. Mijn zorg is de veiligheid op de kruising bij het Barentzplein. Er wordt soms hard gereden en fietsers en voetgangers zijn vaak slecht zichtbaar. Ik hoop dat u kunt onderbouwen hoe de veiligheid van die weggebruikers zekergesteld is. met vriendelijke groet **24/9**
31	Geachte heer, mevrouw, Met belangstelling bekeek ik het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de van Diemenstraat. Over het geheel genomen vind ik het een goed en mooi voorstel, uiteraard met inachtneming van de beperkte mogelijkheden van deze smalle straat met een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het centrum van de stad. Wel geeft het plan mij aanleiding tot drie opmerkingen: 1. U stelt voor om het Barentszplein stoplichtvrij te maken. Uiteraard heeft dat niet geringe voordelen, maar daar staat tegenover dat die stoplichten er nu niet voor niets staan (zoals immers ook elders langs deze ontsluitingsroute). Het doorgaande auto- en fietsverkeer op de route Westerdoksdijk – van Diemenstraat is bij tijden zo druk, dat het voor fietsers en auto's vanaf/uit de Silodam en de Barentszstraat zonder stoplichten moeilijk kan worden om over te steken of in te voegen. Hetzelfde geldt voor het door fietsers en auto's naar links afslaan vanuit beide hoofdrichtingen. Daarbij moet worden bedacht, dat er heel wat ouderen in deze buurt wonen, voor wie oversteken, vooral te voet en op de fiets, nu eenmaal meer tijd kost. Voorkomen moet worden, dat de kruising voor met name de oudere bewoners van de Silodam een barrière wordt of dat zich hier een nieuwe black spot ontwikkelt. Ik neem aan dat u uw voorstellen mede baseert op verkeerstellingen en modellering van verkeersstromen. Vergeet daarbij dan niet, dat de Silodam een fors aantal bewoners kent, onder wie het aantal minder mobiele ouderen al enige tijd lijkt toe te nemen. 2. Niet duidelijk is mij, op welke wijze bij de inrichting rekening is gehouden met de huisvuilinzameling aan de Noord-zijde van de van Diemenstraat. Het zijn aan die kant niet alleen de werkgebouwen die (bedrijfs)afval aanbieden, maar ook de bewoners van het grote aantal daarachter gelegen woonboten. En die hebben vaak geen andere keus dan het maar op de hoop te gooien op de smalle strook tussen rijweg en fietspad. Het effect voor de hygiëne in de van Diemenstraat laat zich raden en is dan ook vaak waar te nemen. Is deze herinrichting niet dé kans voor de overstap op inzameling middels ondergrondse vuilcontainers? En zo niet, dan zal in ieder geval voldoende ruimte moeten worden gereserveerd en afgezet voor het aanbieden van bedrijfsafval en huisvuil. 3. De van Diemenstraat is tot dusverre de ontbrekende schakel in het dubbele, doorgaande fietspad van de Spaarndammerbuurt naar het Centraal Station en verder. Mooi dat deze schakel nu wordt ingepast. Maar ik kon mijn ogen niet geloven, toen ik zag dat het dubbele fietspad stopt voor de brug over het Westerkanaal. Daarmee blijft een schakel ontbreken en dwingt u het meer assertieve deel van de fietsers vanuit het Westen om over die brug tegen de stroom in te gaan. Dat gebeurt, om tweemaal oversteken van een drukke weg te ontgaan, immers nu al veelvuldig en zal alleen maar toenemen als men in de van Diemenstraat toch aan de Noordkant moet zijn. Kortom, zet alles op alles om het dubbele fietspad, of iets wat daar qua breedte naar toe gaat, ook over de brug over het Westerkanaal door te trekken. Fietsend Amsterdam zal u dankbaar zijn. Ik hoop bij gelegenheid te vernemen, wat u met mijn opmerkingen heeft kunnen doen. Met vriendelijke groet, **24/9**
32	Geachte heer/mevrouw, Met belangstelling hebben we kennisgenomen van het ontwerp herinrichting Van Diemenstraat. Het fietspad aan één kant is absoluut een verbetering, maar er blijft helaas een gevaarlijk punt bestaan. Wij hebben daarop dan ook de volgende reactie: Voor een veilig fietspad is het absoluut noodzakelijk dat het fietspad Van Diemenstraat aansluit op het fietspad Tasmanstraat en Pontsteiger. Dagelijks zien we levensgevaarlijke capriolen van fietsers die vanaf

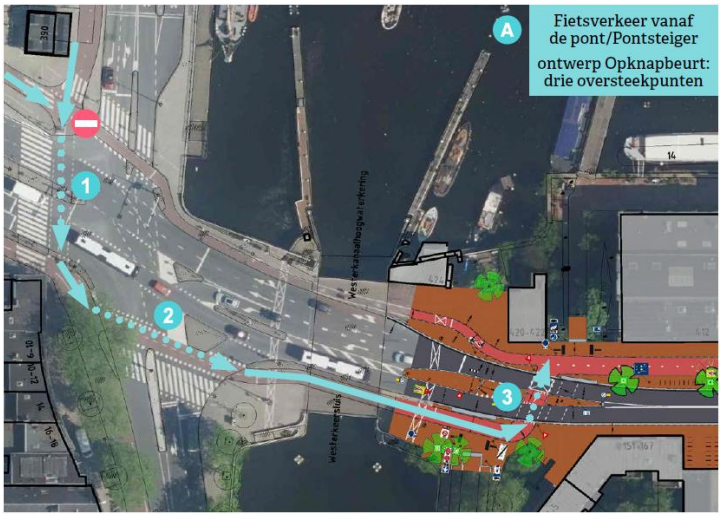
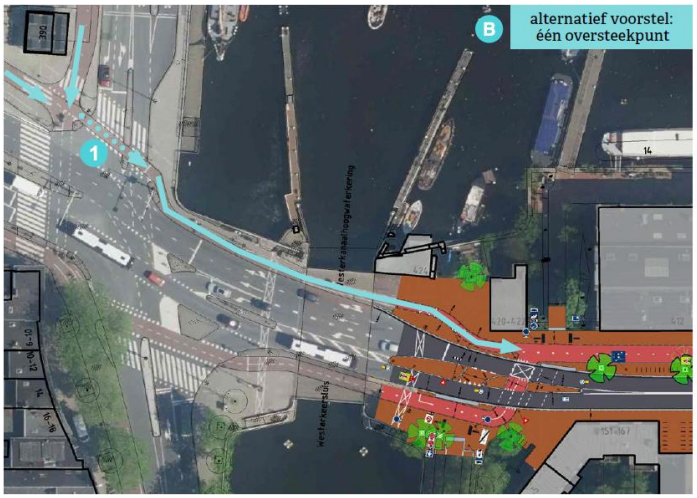
	Pontsteiger - tegen het verkeer en vaak over de stoep bij de brug - het fietspad Van Diemenstraat oprijden. Dit zal met de voorgestelde herinrichting alleen maar toenemen. Het is ongewenst dat fietsers van de Pont eerst massaal de Tasmanstraat moeten oversteken, dan de brug Houtmankade en dan de Van Diemenstraat moeten oversteken. Fietsers en omwegen is voor de gemiddelde Amsterdamse fietser een niet te nemen hobbel. De voorgenomen herinrichting is een mooie kans om dit probleem op te lossen, desnoods met een stoplicht voor fietsers die Pontsteiger van oversteken. Met vriendelijke groet, **25/9**
33	Beste planners, Helaas kan ik 1 oktober niet aanwezig zijn op de inloopavond, daarom een korte reactie. Helaas wordt alleen genoemd dat we nog een reactie kunnen geven op plaats bomen, fietsenplekken, los- en laadplaatsen, er staat "bijvoorbeeld", OK ingedekt voor een reactie als deze. Maar de basisprincipes van het ontwerp lijken hiermee al vastgelegd, ongelofelijk, zelden zo'n weinig doordacht plan gezien. Er wordt gesproken over een veiliger ontwerp; waar die toename van veiligheid wordt gevonden wordt niet nader toegelicht, de onderliggende gegevens ontbreken. M.i. wordt een kruising bij de Barentzstraat / Silodam zonder stoplichten een onveiliger oversteek. Zeker voor ouderen, bijv. in een scootmobiel is het een uitdaging om een fietspad te kruisen met 2 richtingen zonder stoplicht. Zeker een druk fietspad als hier reeds aanwezig, een fietspad dat waarschijnlijk alleen maar drukker wordt. Maar ook voor kinderen echt een onveilige oversteek. Weleens geprobeerd de Haarlemmerdijk over te steken met een scootmobiel, of een ouder lichaam met niet zo'n snelle tred? Inschatten waar je er tussendoor kan met snelle fietsen van beide zijden valt niet mee. Eenzelfde onveilige situatie wordt hier nu voorgesteld door het weghalen van de stoplichten. Ik zou eens kijken naar de populatie / demografie op de Silodam, toename van oudere bewoners is zeker te verwachten; het ontbreken straks van stoplichten houdt hier de gemoederen echt bezig, nog van niemand een positieve reactie gehoord. • Betere doorstroming? Met een stopplaats voor de bus op de rijweg op een drukke verkeersader als de Van Diemenstraat? Ik hoor graag hoe dit met elkaar te rijmen is. Linksaf slaand verkeer van beide zijden op de Van Diemenstraat / Westerdok op deze kruising zal ook het verkeer behoorlijk op gaan houden. Of is dit een voorsorteren op het te druk worden van deze verkeersader en dan maar de conclusie trekken dat de tunnel onder het Centraal Station wordt afgesloten, want dat plan ligt nog op de loer. • Weliswaar niet in de scoop van dit ontwerp; fietsverkeer komend uit de Houthavenbuurt / Pontsteiger en pont, moet even voor een klein stukje twee maal de Van Diemenstraat oversteken, dat gaat niemand doen, dus je ziet het al ontstaan dat iedereen de brug even neemt aan de verkeerde kant, geef ze eens ongelijk? Lijkt een stuk veiliger. Ik snap dat het een uitdaging is dat anders in te richten, maar een creatieve geest moet dat zeker lukken. In elk geval extreem belangrijk om de inrichting van het verkeer uit de genoemde richtingen in het voorgestelde plan mee te nemen. Het er net op deze cruciale plek eruit laten is wel echt de kop in het zand steken. En dan ook nog durven te vermelden dat het fietsverkeer veiliger wordt omdat er minder overgestoken moet worden, hoor graag hoe dat berekend / onderbouwd is. • Een positieve noot; een breder fietspad aan de noordzijde; goed plan, het huidige fietspad aan de zuidzijde weghalen ook een goed plan, maar dan wel een fietspad doorlopend aan de noordzijde vanaf de kruising van de Pontsteiger. Meer groen, uiteraard ook zeer gewaardeerd. • Een niet genoemd deel van het ontwerp; in hoeverre wordt er in het ontwerp rekening gehouden met mensen met een beperking. Ik hoor graag uw reactie en wordt ook graag verder op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. Vriendelijke groet **25/9**
34	Goedemiddag, Ik weet niet of de ontwerpers van dit plan wel eens ter plaatse hebben gekeken. Er wordt - zeker rond de schooltijden en in de spits - heel veel gefietst. Fietsers die vanaf de Houtmankade en vanaf de Pontsteiger

	komen fietsen nu aan de zuidkant van de Van Diemenstraat richting het centrum. Straks moeten ze dan na de brug oversteken naar de noordkant van de Van Diemenstraat. Daar hebben de fietsers net een flink vaartje (brug af) wat het al gevaarlijk maakt. Ik zie geen stoplichten getekend staan bij die oversteekplaats. Het wordt dan levensgevaarlijk als de soms grote groepen fietsers daar over moeten steken. Ik kan al vast voorspellen dat (een deel van) de fietsers die van de kant van de Pontsteiger komen tegen het verkeer in gaat fietsen op het fietspad aan de noordkant dat daar smal en voor één richting is. Vervolgens komen ze in de knoop met fietsers die wel de oversteek maken op het punt waar het een fietspad voor twee richtingen wordt. De oplossing: trek het fietspad in twee richtingen aan de noordzijde door tot aan de Pontsteiger, ten koste van een baan voor de auto's. Op dat punt krijgt de weg voor auto's een baan voor naar links richting Houtmankade en twee banen voor rechtdoor, die vijftig meter verderop voor de Spaardammertunnel weer tot één baan worden samengevoegd. Zorg sowieso voor een ruimere opstelplek voor fietsers van de Pontsteiger richting de Houtmankade. Daar is het vaak dringen want er komen ook fietsers van de Van Diemenstraat die linksaf de Houtmankade op willen. Kortom ik voorzie veel ongelukken met fietsers in dit ontwerp. Overigens vind ik een fietspad in twee richtingen aan de noordkant wel een goed idee omdat het dan doorloopt richting het Centraal Station en de oversteek bij het Barentzplein overbodig maakt, maar dan moet dat fietspad dus wel doorlopen tot aan de Pontsteiger! Met vriendelijke groet, **25/9**
35	Beste medewerker van de Gemeente, Hierbij wil ik graag mijn mening geven over het ontwerp voor de van Diemenstraat: Wat goed is: -beide fietspaden gebundeld aan de noordzijde -meer ruimte voor fietsers/voetgangers -bus op de rijbaan laten halteren -gebruik van rode klinkers Wat ik als verbeterpunt wil aangeven: -de oversteekplaats die ik heb gemarkeerd in het geel wordt lastig voor fietsers om tijdens spits over te steken. Zie bijgevoegd bestand. Over de rest van de dag is dit niet aan de orde, maar in de spitsuren (8-9u, 16-18u) sta ik hier om over te steken soms wel eens echt 5 min te wachten omdat het een enorm lange rij van auto's is. Zeker de auto's vanaf CS afkomstig bestaat soms uit een ellenlange stroom auto's. -om dit te voorkomen is het misschien het idee om aan de noordzijde van de brug ook het gebundelde fietspad door te laten lopen (zodat men eigenlijk richting de houthavens, de pont, Spaarndammerbuurt) niet hoeft over te steken. Zie de rode lijn in bijgevoegd bestand. Dit lijkt me een nog idealere situatie, waarbij het oversteken dus geen probleem meer zal hoeven. Wat ik als aandachtspunt wil meegeven: -ik begrijp dat u de bomen gaat kappen, omdat de huidige bomen helaas niet verplaatst kunnen worden. Ik hoop dat u dan grote nieuwe volwassen bomen kunt terug planten, het is namelijk zonde als er weer een klein mini-boompje geplaatst wordt (die pas over 6 jaar weer een echte boom wordt). Zo voorkom je dat de straat dus 6 jaar lang kaal en niet groen uit ziet.

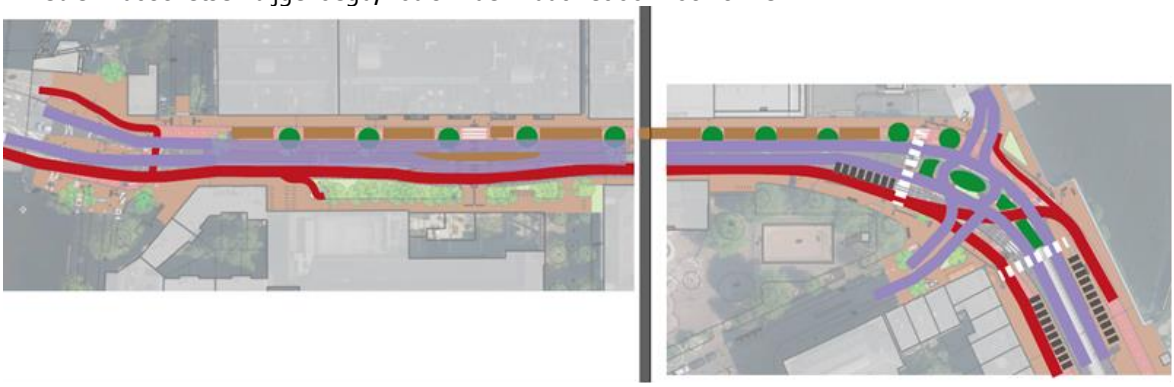
	Dank u wel voor de uitvraag en laat me weten als u verder nog vragen hebt, **25/9** 
36	Geachte mw. xx, Omgevingsmanager Aangehecht stuur ik u mijn commentaar op het bovengenoemde ontwerp, in pdf-formaat. Mochten er problemen zijn met deze mail of (de inhoud van) mijn commentaar, dan zou ik dat graag zsm horen. Met vriendelijke groet, **26/9** Het plan is opvallend doordat: 1) Het is niet duidelijk welk probleem/welke problemen er nu wordt/worden opgelost 2) Het plan lost bestaande problemen niet op 3) Het plan lost problemen op die er niet zijn 4) Het plan maakt nieuwe problemen die er nog niet zijn. Ontbrekend in de rondgestuurde schets van het plan is een analyse van de verkeerssituatie in de Van Diemenstraat en omgeving. Deze straat is onderdeel van de doorgaande verbinding van de IJ-oever. Daarvoor is de maximumsnelheid dan ook, net als elders op de IJ-oever, op 50 km/u gesteld. De Van Diemenstraat (vDs) is een duidelijke versmalling van deze IJ-oever route, wat gaat er gebeuren als hier 30 km/u wordt ingesteld? Wordt dit dan een knelpunt dat de doorstroming van de hele route neerhaalt? Verkeersanalyse met gebruik van getallen over verkeersdichtheid over de dag zou hierop een antwoord moeten geven. De vDs is ook de ontsluiting van de Silodam en de Zeeheldenbuurt. De laatste heeft meer ontsluitingsmogelijkheden, de Silodam helemaal niet. Het straks ontbreken van een stoplicht, dat ervoor zorgt dat verkeer vanaf de Silodam en er naartoe veilig is, gaat grote problemen veroorzaken. Het kruispunt bij het Barentszplein is toch al onvoldoende gedimensioneerd voor makkelijk in- en uitrijden van de Silodam; vrachtauto's kunnen er nauwelijks inrijden, al helemaal niet als er uitgaand verkeer staat te wachten. Hetzelfde geldt voor de toegang tot het Barentszplein. Voorts is het kruispunt nu de plaats waar vrachtauto's komende vanaf de richting Houtmankade een U-turn maken om de laad- en losplaatsen aan de noordzijde van de vDs veilig te kunnen bereiken; ook zo'n probleem dat niet is gesignaleerd en niet opgelost in het nieuwe ontwerp, maar wel is besloten om deze plaatsen te handhaven. De doorstroming over de vDs wordt nu regelmatig geblokkeerd door afslaand verkeer naar de oostkant van de Houtmankade, dat voorrang moet geven aan rechtdoor gaande fietsers op het zuidelijke fietspad. Verkeer komende vanuit de Van Neckstraat, dat over de stoep moet invoegen op de vDs, heeft daarvoor vrijwel geen gelegenheid, door de drukte in de vDs en het kruisende fietsverkeer, dat ook voorrang heeft. Dit levert gevaarlijke situaties op, waarvoor in het nieuwe ontwerp nauwelijks een oplossing wordt geboden. Evenmin

	wordt er aandacht besteed aan verkeer naar de waterkant van de pakhuizen, dat straks een dubbel fietspad moet kruisen waarop het (elektrische) fietsverkeer in volle vaart doordendert. Fietsers hebben trouwens een heilige status in de vele plannen van de stad gekregen, maar de huidige grote snelheden, gepaard met asociaal en onvoorspelbaar gedrag, maken dat vele ouderen gestopt zijn de fiets te gebruiken. Ook nu komt er een uitgerolde rode loper voor dat fietsverkeer: een uitnodiging om de fietsersterreur nog eens op te voeren. Ingestelde snelheidsbeperkingen lijken uitsluitend bestemd voor het (gemotoriseerde) verkeer met een kenteken waarop bekeurd kan worden. Wat de wegenverkeerswet zegt over die gebodsborden lijkt volslagen onbekend, zowel bij overheden, die zouden moeten handhaven, als bij het niet-officieel (maar in feite wel-) gemotoriseerde fietsverkeer. Dit is een eerste reactie op het schetsontwerp. Graag wil ik in het vervolgtraject gehoord worden.
37	Geachte verantwoordelijke voor de Opknapbeurt Van Diemanstraat, Bijgevoegd stuur ik u een brief waarin wij, inwoners van de Silodam, reageren op het punt "verkeerslichten" uit uw plannen voor de Opknapbeurt Van Diemenstraat. Met vriendelijke groet, **26/9** Aan: De wethouder Verkeer, Vervoer en Openbare Ruimte, Mw. M. van der Horst Datum: 26 september 2024 Graag reageren wij, bewoners op de Silodam, op de plannen voor de Opknapbeurt Van Diemenstraat. We hebben de plannen zorgvuldig bestudeerd. We zijn blij met de aandacht voor mogelijke verbeteringen aan de Van Diemenstraat. Maar we zijn geschokt over het plan voor het kruispunt Westerdoksdijk/Van Diemenstraat/Silodam/Barentszstraat. U geeft aan dat daar de rijsnelheid op 50 km per uur blijft. Tegelijkertijd wilt u de verkeerslichten verwijderen. Wij denken dat dit een zeer onwenselijke en ook gevaarlijke keuze is om de volgende redenen: • Inderdaad rijden mensen met 50 km per uur over dit kruispunt. Een gevaarlijk kruispunt alleen al door de bocht die de weg er neemt. • De stroom auto's en fietsers over de Westerdoksdijk/Van Diemenstraat is nagenoeg continu gedurende de spitstijd, die loopt van zeker 7:15 tot 9:15 uur en van 16:00 tot 18:00 uur. • Dat betekent dat het op die tijden voor auto's die vanaf de Silodam of vanuit de Barentszstraat richting Station CS of richting Westpoort willen rijden, dan nagenoeg onmogelijk is om zich in deze stroom te voegen, en al helemaal niet om over te steken en de andere kant op te rijden. • Auto's die juist vanuit die spitsstroom de beide straten in willen, kunnen dan niet oversteken naar de straat van hun keuze en blokkeren al wachtend op een gaatje de stroom achter zich. • Als de bus dan ook nog eens in deze zelfde stroom halt moet houden om passagiers te laten uit- en instappen, geeft dat een groot oponthoud. • Op de Silodam rijden elke dag niet alleen veel auto's van bewoners de dam op en af, maar ook vele busjes van bezorgers, verbouwers, reparateurs en geregeld ook politie, brandweer en ambulances.

	• Ambulances en andere hulpdiensten moeten ALTIJD vrij de Silodam kunnen oprijden en afrijden. • Zelfs nu met verkeerslichten zijn er veel fietsers die gewoon doorfietsen. Zonder verkeerslichten zal er geen argument meer zijn hen daarop aan te spreken. • Voor voetgangers wordt het zonder verkeerslichten een serieuze uitdaging zonder gevaar over te steken. Dat geldt des te meer voor kinderen, ouderen en gehandicapten. De verkeersstroom op het traject Van Diemenstraat/Westerdoksdijk is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen en vormt een deel van de Amsterdamse (binnen)ring waarover mensen de stad in- en uitrijden. Dat is juist de reden dat er 50 km mag worden gereden! In feite zou de kruising Silodam/Barentszstraat/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat de **enige kruising** worden in het westelijke deel van deze binnenring tussen de Piet Heintunnel en de Spaarndammertunnel die dan geen verkeerslichten meer heeft. Zo worden bijv. bij de kruising bij IJdock, die een stuk rustiger is dan het Barentszplein, wel de verkeerslichten gehandhaafd. Wij zijn ervan overtuigd dat het afschaffen van de verkeerslichten veel meer verkeersslachtoffers zal veroorzaken. Wij weten dat zulke ingrijpende wijzigingen pas na veel moeite en tijd kunnen worden teruggedraaid. We vinden het daarom des te minder verantwoord de verkeerslichten af te schaffen. Daarom verzoeken we u dringend in uw plannen de verkeerslichten op de kruising Barentszplein/Silodam/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat alsnog te handhaven. Met vriendelijke groet,
37.1	Geachte mevrouw xx, We zijn blij dat we gisteren met u en uw programmamanager konden praten over de voorgenomen opknapbeurt Van Diemenstraat. Jammer genoeg hebben die gesprekken onze zorgen niet verminderd, maar eerder versterkt. Wij zien de voorstellen als volledig gericht op een zo hoog mogelijke doorstroom van het verkeer richting de A10 of richting CS. De belangen van automobilisten komend vanaf of rijdend naar de Silodam en die van alle voetgangers (waaronder ook kinderen, ouderen en gehandicapten) en ook fietsers die moeten oversteken zijn niet meegewogen in de voorstellen. Het weghalen van de verkeerslichten betekent dat er geen enkele rem meer zal zijn op voortjakkerende auto's en fietsers. Nu al zien we geregeld ongelukken of bijna ongelukken. Het verbijstert ons dat juist op ons kruispunt de verkeerslichten zouden worden weggehaald, terwijl alle andere kruispunten tussen de Piet Heintunnel en de Spaarndammertunnel wel met verkeerslichten zijn beveiligd Ons kruispunt is van zichzelf al gevaarlijk en onoverzichtelijk. Dit komt doordat de kruising op een verhoging ligt en zowel de overgang van de Westerdoksdijk naar de Van Diemenstraat als ook de overgang van de Silodam naar de Barentszstraat scherpe en onoverzichtelijke bochten zijn. Des te belangrijker is het dus dat er verkeerslichten staan die garantie bieden dat alle verkeersdeelnemers veilig kunnen oversteken. Daarom bevestigen we hierbij dat twee van ons (gezamenlijk of als duo-rol) willen deelnemen aan uw klankbordgroep, werkgroep of hoe het ook heet, om de voorstellen diepgaander te bespreken en alternatieven te helpen vinden die wel passen bij onze verkeerssituatie en zorgen. We kijken uit naar uw uitnodiging. Met vriendelijke groet, **2/10**

38	Geacht projectteam, Ervan uitgaande dat maximaal 30 km/uur meer dan snel genoeg is voor het autoverkeer op de Van Diemenstraat voorzie ik naar aanleiding van het ontwerp van de opknap-beurt een complicatie op de aanrijroute van de Westerkeersluis-brug (noordzijde). Het betreft de route van de fietsers komende van de pont/Pontsteiger die via de Van Diemenstraat willen rijden. In de huidige situatie komen enkele van die fietsers al in verleiding om hun weg te vervolgen over het trottoir van de brug of over het fietspad tegen de verkeersrichting in. Het voorgestelde Opknapbeurt ontwerp (A) maakt de verleiding wel heel groot om een 'stukkie' af te snijden en 2 extra oversteekpunten (met verkeers-lichten) te omzeilen. Plan (B) bevat een alternatief voorstel om ook het fietspad aan de noordzijde van de Westerkeersluis-brug voor tweerichtingsverkeer in te richten. Met vriendelijke groet, **26/9**  

39	Dank voor uw info. Ik woon op de Silodam en ben bang dat met het verkeer (voetgangers, fietsers en auto's) dat van de Siloam komt geen enkele rekening is gehouden. Het probleem is dat wij maar moeten kijken hoe we bv in de spits met de auto op de voorrangsweg moeten komen. Verder trekken fietsers zich zich helemaal niets aan van de voetgangers, zeker de fietsers die uit de Barenztstraat komen. Ik zou graag antwoord hebben op de vraag of de ontwerpers b.v. een week langs de huidige situatie ter plekke hebben geanalyseerd. Bij alle projecten die worden ontworpen heb ik namelijk het idee dat dit gebeurt aan het bureau. In afwachting van uw antwoord en met vriendelijke groet, . **27/9**
40	Geachte Dames en Heren, Voorafgaand op de informatie avond hier alvast een reactie op het voorgestelde ontwerp. Mijn eerste reactie was: Hoe moet dat in de praktijk werken? Is hierover nagedacht? Jullie eindigen de herontwikkeling aan de Houthavenkant voor de brug. Het voorgestelde fietsplad aan de noordkant van de van Diemenstraat werkt tot en met de brug. Alles wat daarna komt is onlogisch en onveilig. Mensen die vanuit de Houthavens/Pontsteiger/Pont komen en richting CS willen, moeten volgens jullie plannen 3keer oversteken, de anderen 2 keer, waarvan de stoplichten al een enorme wachttijd hebben en de laatste overstek na de brug helemaal zonder stoplicht is?. Met als resultaat dat iedereen die vanuit de Pontsteiger richting stad gaat, gewoon tegen het verkeer de brug overgaat, want dat scheelt tijd (3 keer oversteken om op dezelfde kant uit te komen?) en gedoe. Veilig is anders. Het tweede punt is de situatie rond de Zeeheld. Ik vraag me af of jullie met school en ouders overlegd hebben of ook een keer s 'ochtends en 14uur daar waren kijken? Nou ik ben de route 12 jaar lang met mijn kinderen gefietst. Ook hier zijn jullie plannen dusdanig, dat het resultaat is dat mensen vanuit de brug komend over de stoep zullen fietsen waar het fietspad eindigt. Dat gebeurde vroeger al regelmatig toen de stoep nog niet verlaagd was en het gebeurt in de middag want de meeste kinderen steken de van Diemenstraat niet over maar fietsen tegen de richting op de stoep tot op de dubbele fietspad. Het merendeel van de fietsenstalling voor school is aan de van Diemenkant/ achter school. In de Roggeveenstraat mag niet gefietst worden en zijn er ook te weinig rekjes. Zoals de situatie nu is, dat je door kan fietsen vanaf de brug en dan een verlaagd stoep naar de achterkant op gaat is in al die jaren die ik er kwam het meest veilige gebleken en handige. Het merendeel van de scholieren komt van richting de brug uit de Spaarndammerbuurt en Houthaven! Ook fietsen de kinderen die vanuit de Spaarndammerbuurt/Houthaven naar de Montessorischool gaan hier langs. Mijn voorstel zou dan ook zijn dat het dubbele fietspad niet aan de noordkant maar aan de zuidkant komt. Zo omga je het brugprobleem vanuit de Pontsteiger en heb je ook een veilige oplossing voor school. Bij de Barentsplein zou je een ander soort oversteek voor fietsers kunnen creëren, nu is het vooral onhandig vanwege de hoekse bocht en de twee stoplichten. Dat kan mijn inziens makkelijk anders. Er is ruimte zat! Bijvoorbeeld door schuin te gaan met het fietspad en de fietsers een aparte eigen groenfase te geven. De zijstraten zijn puur bewoners-verkeer, dat kan misschien wat langer rood hebben en alleen om de keer tussengeschakeld worden. Nu worden ze ieder keer mee-geschakeld. Ik weet ook niet of het echt nodig is dat de van Neckstraat op de Diemenstraat uitrijdt, dat is met of zonder fietspad niet echt veilig omdat het zo druk is qua verkeer. Misschien kunnen met een zuidelijke fietspad ook de bomen aan de noordkant gehandhaafd worden, zou er net kunnen of net niet. Dat de bus net voor kruispunten op de rijbaan gaat stoppen lijkt mee qua doorstroming ook niet het meest ideale. Er is ruimte de bus bochten te laten, waarom wordt dat weggehaald?

	Ik heb er wat schetsen bijgevoegd, zoals ik denk dat het ook zou kunnen  Als een zuidelijke fietspad geen oplossing is, richt dan de brug en het kruispunt Houtmankade mee in en pas de fietspad en de verkeerssituatie aan naar een dubbele fietspad in beide richtingen. Dat noordelijke brugstuk is het enige schakel waar dan geen dubbel fietspad zit. Ik ben van plan ook naar de inloopavond te komen, en ik licht graag ook mijn ervaringen toe als iemand die deze weg zowel naar school gebruikt heeft als ook verder naar Centraal fietst en ook regelmatig van de Pontsteiger kant die weg op gaat... Met vriendelijke groet **27/9**
41	Ls, Onlangs kreeg ik het nieuwe ontwerp van de van Diemenstraat onder ogen. Omdat ik niet bij de bijeenkomst aanwezig kan zijn wil ik via deze weg hiertegen mijn bezwaren uiten. In het nieuwe ontwerp hebben we te maken met een stoplichtloze situatie en een druk fietspad, waarop ook nog eens snel wordt gefietst. Dit maakt het voor mij als bewoner van de Silodam al ten eerste lastig oversteken, maar ten tweede voorzie ik veel problemen met de voorsortering van het gemotoriseerd verkeer, los van het wederom lastige oversteken op datzelfde kruispunt, nu met auto's. Hoewel leuk gepresenteerd, met al die boompjes en zo, verwacht ik dat meer mensen hier hun bezwaren tegen zullen gaan uiten en hoop dat dit ontwerp serieus zal worden herzien en worden aangepast naar de realiteit. **27/9**
42	Regarding Van Diemenstraat: Please forgive the submission in English — I hope I can make my points more clearly that way. The proposal for Van Diemenstraat presents some interesting ideas but appears to be conceived by planners who have not spent much time in this neighborhood. As a resident of the area, let me address some important points. Positive aspects first. More plants and trees are always a good thing. The two-way bike path on the north side of Van Diemenstraat is also a good idea – it will make it more convenient for cyclists going from the Pontsteiger ferry toward Central Station. And the traffic island (or is it a mini-roundabout?) at the intersection of Barentszplein could be visually appealing. However, these things come with a price – in fact, I think they're just for show, as the real impact of the proposal will make life more unpleasant and dangerous for residents, schoolchildren, workers, and visitors. Two things in particular make this proposal completely unacceptable: removing the traffic signal at Barentszplein and increasing the speed limit from 30 to 50 km/hr. Have the planners actually seen the number of cyclists, motorists and pedestrians that cross Van Diemenstraat at Barentszplein? Without a traffic signal, that will be impossible at many times of the day. Further, the sharp turn that Westerdoksdijk takes onto Van Diemenstraat is inherently hazardous; taking away the signal will only encourage risky driving behaviour – which I already see too much of.

	The times when the traffic lights are not functioning provide a preview of the proposal's idea here. At such times, pedestrians and cyclists have had an extremely difficult time crossing at Barentszplein. On one such occasion, my wife witnessed a young girl on foot attempting to cross in the marked crosswalk only to have cars honk at her. No one stopped for her. And then the increased speed limit: what on earth are the planners thinking? Cars and trucks already drive well over the 30 km limit now; just imagine what they'll do with the limit at 50. The effect of faster traffic with no traffic signal will be to make Van Diemenstraat an even higher-speed conduit for cars making their way from Westerdoksdijk to the Spaarndammer tunnel. Forget about the peace and quiet of the adults and children who live, work, and attend school here. The street will be even more unpleasant than it is now. The stated rationale for the increased speed limit – to make it easier for emergency vehicles – is disingenuous. The proposal also narrows the roadway: how does that, plus increased speed, make it easier for emergency vehicles? Having all the traffic move faster won't solve any problems in this regard – unless motorists can pull up into the bike lanes and footpaths to make way. It will only increase the need for emergency vehicles coming to tend to pedestrians and cyclists struck crossing the street where the traffic light is removed. The proposal at its heart is a gift to motorists trying to speed their way through the neighborhood. No amount of cute mini-roundabouts and flower plantings will change that. As Barack Obama once said: If you put lipstick on a pig, it's still a pig. Regards, **30/9**
43	Beste mensen, Ik zal niet de eerste zijn die dit naar voren brengt, maar toch: het lijkt mij echt een misvatting te verwachten dat alle fietsers die vanaf de pontveer (of vanuit de houthavens) richting centraal willen, drie keer zullen gaan oversteken om bij het dubbele fietspad aan de noordkant van de Van Diemenstraat uit te komen. Dit probleem is op te lossen door één simpele ingreep: twee ipv drie banen op de brug richting west. Door de hele Van Diemenstraat rijdt al het verkeer richting west nu eerst op één rijstrook. Bij de brug vertakt deze ene rijstrook zich in *drie* rijstroken: één voor linksaf met een eigen stoplicht; één voor alleen rechtdoor, en één voor rechtdoor/rechtsaf, samen gebruikmakend van één stoplicht. Voorbij de kruising wordt het dan weer één rijstrook door de tunnel (waardoor gehaaste en/of sneue automobilisten met brullende motor proberen een plaatsje te winnen - irritante, onnodige herrie, maar dit terzijde). Je kunt ook er voor kiezen om twee ipv drie rijstroken te maken: één voor linksaf met eigen stoplicht, en één voor rechtdoor/rechtsaf met eigen stoplicht. Je moet dan wel de stoplichten zo regelen dat de fietsers rood hebben als de autos rechtdoor/rechtaf groen hebben. De "winst" van de extra rijbaan is: plek voor max zes extra auto's. De winst bij twee ipv drie rijbanen is: genoeg ruimte om het dubbele fietspad aan de noordkant helemaal door te trekken tot aan de kruising met de Pontsteiger. Succes met de inloop vanavond, ik kan er niet bij zijn helaas. Mvrgr **30/9**
44	Hallo xx, We wonen aan het Barentszplein 2-10 en hebben het plan voor de Van Diemenstraat bekeken. Ten eerste zijn we ontzettend blij dat de Gemeente Amsterdam het Barentszplein en de Van Diemenstraat een opknapbeurt geeft, heel tof! We hebben wat kleine opmerkingen/suggesties mbt het voorlopige ontwerp: • Er zijn in het ontwerp geen laad- en losplekken aan het Barentszplein. Dat zorgt ook in de huidige situatie ervoor dat vaak zware transporters of vrachtwagens op de stoep gaan staan bij het gebouw. Dit leidt regelmatig tot verzakkingen die vaak door de Gemeente hersteld moeten worden. De laad- en losplekken verderop in de straat zijn voor ons gebouw te ver weg.

	• In het ontwerp lijkt het alsof de fietsrekken die nu aan het Barentszplein langs de ingang van de parkeergarage staan, zijn verdwenen. Dat is niet handig. We hebben nu al last van veel rondzwervende fietsen op ons plein en dat zal in de toekomstige situatie voor nog meer overlast zorgen. Alvast bedankt voor de moeite. **30/9**
45	Beste lezer, Ik ondersteun iedere maatregel die de situatie op het Barentsplein en de Van Diemenstraat veiliger maakt. Maar het plan dat er nu ligt is dat merendeels niet. Positief is dat het fietsverkeer grotendeels. aan de Noordzijde van de Van Diemenstraat wordt doorgeleid. Maar daarnaast meen ik dat - als het om veiligheid gaat - op dit deel van de S100 30 km de norm moet worden. Ik zie als bewoner van de Houthavens het zo vaak bijna mis gaan. Ik zie graag een onderbouwing waarom er hier toch blijvend voor gekozen wordt om het verkeer daar met 50 km langs te laten rijden. Verder denk ik dat de fietsers die oostwaarts de Van Diemenstraat in rijden in dit plan altijd meteen op de brug de noordzijde zullen nemen. Niemand gaat drie keer oversteken, als er een veel kortere doorsteek aan de Noordzijde is. Tenzij deze doorsteek volledig dichtgezet wordt maar lijkt niet mogelijke vanwege het fietsverkeer dat aan die zijde ook westwaarts moet kunnen rijden. Hoe ziet de gemeente dat voor zich? Het lijkt veel logischer om die Noordzijde ook open te stellen voor het fietsverkeer dat Oostwaarts gaat. Dat past veel beter in de logica van dit plan. **30/9**
46	Goede Morgen, Een ontwerp dat het verkeer minder snel laat rijden zou levens en uitstoot kunnen besparen. Met vriendelijke groet, **1/10**
47	Geachte lezer, Hierbij een reactie op het ontwerp voor de Van Diemenstraat. Ik ben sinds 2002 woonachtig op de Silodam en maak ook veelvuldig gebruik van de veerpont Pontsteiger - NDSM v.v.. Uitgangspunt: de Van Diemenstraat is een belangrijke in/uitvalsweg en zal dat blijven. Het is een snelle manier om van West naar Oost v.v. te rijden, via de Westerdoksdijk en de tunnel onder het CS. M.a.w. de Van Diemenstraat is en blijft een zeer, zeer drukke straat, maar dat blijkt in het geheel niet uit uw ontwerp. En heeft u wel onderzocht hoeveel verkeer er vanaf de Silodam en het Barentszplein het kruispunt op gaat? Zonder stoplichten gaat dit heel veel ergernissen opleveren of erger. 1) Op de Silodam zijn meer dan 460 huisnummers, die allemaal lopend, fietsend of autorijdend het kruispunt bij het Barentszplein moeten gebruiken. Het merendeel van die huishoudens is voor de boodschappen aangewezen op de Haarlemmerdijk/Haarlemmerplein buurten. Momenteel kunnen wij dankzij de stoplichten van de Silodam afkomen en oversteken naar het Barentszplein richting Westerdok / Haarlemmerdijk. Zonder stoplichten wordt dit voor fietsers een moeilijke, risicovolle en tijdrovende klus, overgeleverd aan de barmhartigheid van de automobilist. Voetgangers kunnen m.b.v. het zebrapad het oversteken nog afdwingen (met gevaar voor eigen leven). Auto's van rechts hebben voorrang en kunnen dus de dam af richting Van Diemenstraat, maar minder makkelijk richting CS; de dam op is nog een ander verhaal.... Maar fietsers moeten in uw ontwerp maar zien hoe ze aan de overkant komen waarbij niet alleen twee drukke autorijbanen moeten worden overgestoken maar ook een druk tweerichting fietspad. 2) Het kruispunt bij de Westerkeersluis/brug: uitermate bevreemdend dat uw plangebied net op houdt vóór de brug (bezien vanaf de Van Diemenstraat). Fietsers komende vanaf de Spaarndammerbuurt, de nieuwe Houthavenbuurt en de Pontsteiger, alsmede vanaf de NDSM-pont, die richting Barentszplein, Westerdok en CS willen, moeten 3 x rond hetzelfde kruispunt een drukke weg oversteken, waarvan 1x zonder stoplicht. Ik kom hier vaak en de situatie is nu reeds behoorlijk gevaarlijk als vanaf een volle veerpont de fietsers en masse

	bij de stoplichten komen. Een behoorlijk deel wil de Van Diemenstraat in en wil dus links voorsorteren richting het tweede stoplicht waardoor tegemoetkomend fietsverkeer, vol haast op weg van Houtmankade west naar de pont, van de sokken wordt gereden. Anderen blijven aan de Noordkant, steken over het zebrapad en fietsen tegen het fietsverkeer in over de noordzijde van de brug en langs de Van Diemenstraat noordzijde. Als u dit fietspad aan de noordzijde 2-richting gaat maken is dat echt geweldig want het zuidfietspad is echt veel te smal en gevaarlijk, maar dan moet u de brug ook meenemen zodat fietsers in één keer door kunnen vanaf de Pontsteiger en niet 3 x moeten oversteken. Het niet-meenemen in het ontwerp voor de Van Diemenstraat van de verkeersstromen rondom Westerkeerbrug en het kruispunt Tasman-Houtman-Pontsteiger getuigt eerlijk gezegd van zeer weinig inzicht in de verkeerssituatie van alle dag. Het valt me in het algemeen op dat er weinig is gedacht vanuit de fietser, en dat is jammer. Met vriendelijke groet en tot vanavond **1/10**
48	Geacht team, ik wil samen met mijn bejaarde partner ernstig BEZWAAR aantekenen tegen het krankzinnige plan om de stoplichten op onze kruising met de Van Diemenstraat te verwijderen. Rondweg een krankzinnig idee. Wij lopen beiden waggelend met een rollator dus op zeer drukke momenten zijn wij dan niet meer in staat om de bushalte aan de overzijde, richting CS veilig te bereiken. Maar met stoplichten op rood voor het overige verkeer natuurlijk gelukkig wel. Dus stop dit idiote plan wat ons betreft in de vuilnisbak. Met vriendelijke groet: **1/10**
49	Na het bekijken van het ontwerp nieuwe inrichting van de Van Diemenstraat krijg ik sterk de indruk dat het vooral over de doorstroom van het verkeer op de Van Diemenstraat gaat en dat er geen rekening wordt gehouden met de oversteek van buurtbewoners vanaf de Silodam en de Barendtzstraat. Als de stoplichten worden weggehaald ontstaat er een gevaarlijke situatie voor fietsers en wandelaars die over willen steken. Het fietspad van de Van Diemenstraat richting Centraal Station zal een fietsracebaan worden (met name in de spitsuren) en wordt het oversteken met fiets, auto of lopend een ramp, aangezien al het verkeer op de Van Diemenstraat voorrang heeft op het verkeer dat uit de Silodam of Barendtzstraat komt. Dat wordt dus óf heel lang wachten als je niet zeker bent of je kunt oversteken (met de snelheid van de e-bikes van twee kanten is er vaak geen 'gat' om over te steken) of met gevaar voor eigen leven er tussendoor zien te komen. Op zich is het goed dat de Van Diemenstraat wordt heringericht, maar de oversteek op het Barendtzsplein kan echt niet zonder verkeerslichten! Daarom zijn wij tegen het huidige plan. Vriendelijke groet, **1/10**
50	Beste projectteam, Kunt u mij aantonen hoe de verkeerssituatie en veiligheid gaat worden in de nieuwe situatie, komende met de fiets en auto (mijn zoon op de fiets en ik met de auto dagelijks doen) in de spits. Van de Barentszstraat naar de ven Diemen straat richting CS en richting Houthavens. Ik maak me zorgen omdat de verkeerslichten verdwijnen bij Barentsplein dat wij lang moeten wachten voor we over kunnen steken. Ook de verkeerssituatie bij de brug waar de fietsers met veel vaart over de brug komen en dan in de nieuwe situatie over moeten steken en daar alleen haaientanden zijn. Het zal erg druk worden. Kan ik nog vanaf de Houtman kade de van diemenstraat op komen met auto en fiets en kan ik nog met de auto van de van diemenstraat de Houtman kade op. Graag wil ik dit in een verkeerssimulatie terug willen zien. Bij voorbaat vriendelijk bedankt. **1/10**
	Hoi xx,

	Wat ik wil zijn cijfers die aantonen dat je tveilig is om fietsers na de brug te laten oversteken en de verkeerslichten op te heffen op het Barentszplein. Kunnen jullie een andersom laten uitvoeren door Goudappel Coffeng in Amsterdam die aantonen dat het verkeer veilig overkan in de spits. Nu en in de toekomst? Ik hoor het graag. Met vriendelijke groeten, **9/10**
51	Hallo, Ik kan vanavond niet op de inloopbijeenkomst zijn. Ik wil mijn bezorgdheid delen over een punt: het ontbreken van stoplichten voor automobilisten die van de Silodam komen of naar de Silodam gaan. Ik, en meerdere bewoners vragen ons af hoe we voor iedereen veilig vanuit de Silodam naar rechts of links kunnen afslaan en de Silodam kunnen inslaan. Het is vrij druk op de Van Diemenstraat en ik ben bang voor gevaarlijke toestanden als automobilisten komend of gaand naar de Silodam er zich "tussen moeten wurmen". Graag zou ik zien dat er een voorziening komt voor stoplichten. Gr. **1/10**
52	Beste xx en overige betrokkenen bij de van Diemenstraat-plannen, Afgelopen woensdagavond 1-10-24 was de inloopbijeenkomst, welke ons helaas heeft teleurgesteld. Met een aantal van de aanwezige ambtenaren hebben we gesproken, en zij gaven aan dat de liggende plannen tot stand zijn gekomen - mede vanuit gesprekken met belanghebbenden uit de buurt. Zoals bekend zijn wij vanuit VVE IJside al langer bezig contact te zoeken met de gemeente om aan de voorkant mee te kunnen denken over de problemen in de van Diemenstraat en mogelijke oplossingen. Maar helaas zijn wij als VVE van 60 appartementen en 200(!) parkeerplaatsen (waarvan 100 voor de buurt), niet meegenomen en pas nu geconfronteerd met deze plannen. We begrepen dat ook VVE Silodam en de Stenen Silo niet zijn benaderd. Mogen we vragen wie de belanghebbenden in de straat zijn, waarmee wel is gesproken? Er is een groot aantal problemen in de huidige plannen, waar het gesprek over moet worden gevoerd: - het verwijderen van de stoplichten op het Barentszplein - veiligheid bij oversteken - laden/lossen plekken - fietsparkeerplekken - mogelijkheid van bereikbaarheid van het VVE IJside pand (voor onderhoud) aan de van Diemenstraat met een kraan - etc. etc. Eerder is aangegeven dat dergelijke vraagstukken juist variabel zijn, dus we maken graag gebruik van de uitnodiging om met de andere betrokken en belanghebbende VVE's met de gemeente in gesprek te gaan, en een beter plan voor te bereiden. We zien de uitnodiging daarvoor graag op korte termijn tegemoet; het behoeft geen toelichting dat we ook ernstig teleurgesteld zijn dat we niet eerder in dit proces zijn betrokken. Met vriendelijke groet, **1/10**
53	Geachte verantwoordelijke voor de Opknapbeurt Van Diemenstraat, Als buurtbewoner dank ik U voor de gelegenheid om te reageren op de plannen voor de Opknapbeurt Van Diemenstraat. Er zijn positieve punten: een breed tweerichtingen fietspad aan de noordzijde. Als je nu richting Pontsteiger op het fietspad rijdt, kom je vaak fietsers tegen, en het huidige fietspad is hier te klein voor. Meer fietsrekken is altijd een pluspunt, vooral in een woon- en schoolbuurt. Meer groen, meer bomen, is ook een pluspunt voor de buurtbewoners, vooral gezien het klimaat verandering.

	Het verdwijnen van de verkeerslichten op het Barentszplein zal grote onveiligheid met zich meebrengen niet alleen voor autos die in het verkeer willen invoegen, maar ook voor fietsers en voetgangers die willen oversteken van de Silodam naar de Barentszstraat , en andersom. Als een fiets of voetganger nu wil oversteken, activeert hij de stoplichten door het drukken van een knopje; als de lichten rood zijn, kan hij veilig oversteken. De verkeerslichten stoppen het verkeer alleen als iemand oversteken wil. Dit vind ik efficiënt. Een paar weken geleden, deed het verkeerslicht het 'smiddags niet. Ik zag een jong meisje van een jaar of 10 dat wilde oversteken met het zebrapad van de Barentszstraat naar de Silodam. Toen er een onderbreking in het verkeer was, begon zij met oversteken op het zebrapad. Een auto kwam heel snel de bocht om, richting Westerdoksdijk en begon te toeteren maar verlaagde zijn snelheid niet. Het meisje moest rennen om het midden van de rijbanen te halen. Zij was op het zebrapad en had voorrang, maar zonder stoplichten betekent dit niets voor veel automobilisten. Bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten: De nood- en hulpdiensten moeten ongehinderd door de Van Diemenstraat kunnen komen. Dit is mogelijk wanneer de autos naar de zijkant kunnen trekken, om de nood-hulpdiensten voorbij te laten gaan. Ik zie deze mogelijkheid in de plannen niet. Dit is zorgwekkend aangezien de bus ook op de rijbaan voor de bushalte zal stoppen, wat een groot oponthoud kan geven. Het verkeer, autos, busjes van bezorgers, fietsers en ook het aantal voetgangers in de buurt neemt steeds toe, maar ook de snelheid van het verkeer, niet alleen de autos, maar ook fat bikes en e-bikes. Zonder stoplichten zal het nagenoeg onmogelijk zijn, vooral in de spitstijd, voor autos vanaf de Silodam of vanuit de Barentszstraat in het verkeer te voegen. Het zal gevaarlijke situaties creëren. Een rijsnelheid van 30 km per uur is een veilige snelheid in een woon- en schoolbuurt; autos houden zich vaak niet aan de geplaatste snelheid en als mensen met 50 km per uur, of sneller, in onze buurt rijden, wordt het onveiliger voor iedereen. Ik verzoek U vriendelijk de verkeerslichten op de kruising Barentszsplein/Silodam/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat in uw plannen alsnog te handhaven, alsmede een rijsnelheid van 30 km per uur. Met vriendelijke groet, **1/10**
54	Geachte heer, mevrouw, Graag geef ik langs deze weg een reactie op het ontwerp voor de herinrichting van de Van Diemenstraat. Als ik het goed gezien heb, eindigt het tweerichtingen fietspad van de Van Diemenstraat voor de Westerkeersluisbrug. Fietsers die uit de richting Nieuwe Houthaven of Pontsteiger komen moeten dan 3x oversteken om op het dubbele fietspad van de Van Diemenstraat te komen. Net als nu al gebeurt, gaan ze dat niet doen. In plaats daarvan gaan ze aan de Noordkant van de brug tegen het voetgangers en fietsverkeer in, direct naar de Van Diemenstraat. Dat levert veel gevaar op. Mijn advies: Maak aan de Noordkant van de brug ook een tweerichtingen fietspad! Met vriendelijke groet, **1/10**
55	Beste lezer, Ik ondersteun iedere maatregel die de situatie op het Barentsplein en de Van Diemenstraat veiliger maakt. Maar het plan dat er nu ligt is dat merendeels niet. Positief is dat het fietsverkeer grotendeels. aan de Noordzijde van de Van Diemenstraat wordt doorgeleid. Maar daarnaast meen ik dat - als het om veiligheid gaat - op dit deel van de S100 30 km de norm moet worden. Ik zie als bewoner van de Houthavens het zo vaak bijna mis gaan. Ik zie graag een onderbouwing waarom er hier toch blijvend voor gekozen wordt om het verkeer daar met 50 km langs te laten rijden. Verder denk ik dat de fietsers die oostwaarts de Van Diemenstraat in rijden in dit plan altijd meteen op de brug de noordzijde zullen nemen. Niemand gaat drie keer oversteken, als er een veel kortere doorsteek aan de

	Noordzijde is. Tenzij deze doorsteek volledig dichtgezet wordt maar lijkt niet mogelijke vanwege het fietsverkeer dat aan die zijde ook westwaarts moet kunnen rijden. Hoe ziet de gemeente dat voor zich? Het lijkt veel logischer om die Noordzijde ook open te stellen voor het fietsverkeer dat Oostwaarts gaat. Dat past veel beter in de logica van dit plan. Graag verneem ik hier reactie op. Met vriendelijke groet, **1/10**
56	L.S. Hierbij de reactie van: Wij zijn een bejaard echtpaar van respectievelijk 81 en 79 jaar en zijn ons rot geschrokken over het verwijderen van de stoplichten bij het Barentszplein vanwege de Opknapbeurt Van Diemenstraat en Barentszplein. Wij wonen inmiddels 25 jaar op die Silodam als eerste bewoners en ervaren zienderogen een toenemende agressiviteit en verhuftering van het autoverkeer, fietsers, e-bikes, fat bikes en electrische bakfietsen over die van Diemenstraat en dat Barentszplein scheuren. Gaan de stoplichten op oranje, dan zie je bijna standaard die automobilisten gas geven in plaats van af te remmen. terwijl fietsers, fat bikes etc. nauwelijks nog rekening wensen te houden met zebrapaden en daarop koersende voetgangers. Bij het weghalen van de stoplichten Barentszplein wordt het straks nog een spelletje wie de meeste aanrijdingen op zijn of haar bucketlist kan afvinken. Wij zullen in voorkomende gevallen van aanrijdingen vanwege die ontbrekende stoplichten de gemeente daarvoor aansprakelijk stellen. Wij hopen de rest van ons leven in een nog enigszins leefbare stad Amsterdam te kunnen wonen met de bescherming van stoplichten en zebrapaden bij het Barentszplein. **2/10**
57	Goedemorgen, Helaas kon ik niet bij de inloopavond zijn over het nieuwe ontwerp Van Diemenstraat. De plannen in het algemeen juich ik van harte toe. Heel goed en mooi initiatief! Ik kan alleen de situatie van de kruising Silodam en Van Diemenstraat niet goed zien en inschatten. Om met de auto uit de Silodam de Van Diemenstraat op te draaien zal best een klus worden lijkt me zo. Tijdens de spits is het erg druk op de Van Diemenstraat dus om eerst je auto door de fietsers te drukken en vervolgens op de Van Diemenstraat te krijgen lijkt me wel een uitdaging. Met name linksaf zal erg lastig worden. Op het tussenstuk is een stuk groenvoorziening lijkt het en dat zal het nog lastiger maken. Daarnaast lijkt het me ook niet verstandig om de bus op de rijbaan passagiers te laten in- en uitstappen. Deze weg is een drukke weg en de hoe een bus die op de rijbaan stil staat de doorstroming verbetert begrijp ik niet. Groeten/Best regards, **2/10**
58	Geachte werkgroep Barentzplein, ik was gisteravond naar jullie inloop-avond m.b.t. de nieuwe inrichting van het Barentzplein, en ik moet zeggen: de plannen vielen me niet mee! Graag wil ik de volgende punten onder jullie aandacht brengen: - allereerst is mij niet duidelijk wat er mis is met de huidige indeling. Wat gaat waar mis en wat moet er worden verbeterd. Ik heb begrepen dat het met name gaat om 'de doorstroming' vooral voor de hulpdiensten, en dat het veiliger oversteken moet worden bij de school in de Van Diemenstraat. Volgens mij helpen de huidige plannen daar niet bij. 2 nauwe eenbaanswegen waarop ook nog eens de bus zal stoppen en dan zonder voorsorteerbaan zodat ook de auto's op de rijbaan moeten stoppen die moeten afslaan naar de zijwegen, helpen niet voor de doorstroming. Sterker nog, die maken het alleen maar gevaarlijker, doordat het gehaaste doorstroomverkeer deze obstakels zal willen omzeilen dan wel inhalen. - de stoplichten worden weggehaald. Ik heb nog nooit gehoord dat wegen veiliger werden van geen stoplichten. Juist omgekeerd: als een weg gevaarlijk blijkt te zijn worden er vaak juist stoplichten aangelegd en

	vaak help dat. Zonder stoplichten wordt het onmogelijk om onze kinderen zelfstandig naar school te laten lopen. Vanaf de Silodam moeten ze nu eerst via het zebrapad het levensgevaarlijke 2-richtingen fietspad levend zien te overkomen en vervolgens ook de auto's nog zien te ontwijken. Geen doen! - er is niet alleen geen rekening gehouden met onze kinderen (en bijv. slechtzienden) maar ook geen rekening gehouden met het gemotoriseerde verkeer van en naar de Silodam. Men heeft zich duidelijk verkeken op het aantal auto's waar het om gaat. Het zijn nl. niet alleen de auto's die zichtbaar staan geparkeerd, maar ook nog eens 3 x 60 auto's in de verzonken parkeergarages, plus de auto's in de parkeergarage aan het begin van de Silodam. Die moeten er allemaal in en uit en dan heb ik het nog niet over de talloze bestelbusjes van leveranciers en nutsvoorzieningen die de hele dag af en aan rijden. Hoe dacht u dat zonder voorsorteerbaan en zonder stoplichten voor elkaar te krijgen? Een van uw medewerkers zei dat wanneer de bus op de rijbaan stopt hiervoor ruim gelegenheid is omdat die het verkeer tegenhoudt, maar dat is dan 1 x in de 10 minuten! (En dat nog in het gunstigste geval). Ik hoop van harte dat jullie de plannen willen herzien. Met groet, **2/10**
59	Aan de gemeente Amsterdam, Betreft: mijn commentaar op de voorgenomen **aanpassing Barentszplein**. Ik ben bang dat de nieuwe indeling én het weghalen van stoplichten zal resulteren in veel ongelukken en opstoppingen. Fietsers zullen zich namelijk niet houden aan de fietspaden (doen ze nu immers ook niet en handhaving is er niet). Oversteken op een zebrapad is je leven op het spel zetten. Auto's én fietsen wachten vaak niet op voetgangers (ga eens kijken bij de zebrapaden in de Haarlemmerstraat). Ik lees ook net in het Parool dat de nieuwe indeling op het Victorieplein (meer ruimte voor fietsers) tot ontevredenheid en opstopping leidt. Daar zou men van moeten leren. Bij de inloopbijeenkomst gisteren (1 oktober) heb ik wel wat uitleg gekregen van een van uw medewerksters. (Jammer overigens dat er zoveel mensen waren en in verhouding zo weinig medewerkers). Waar ik geen antwoord op kon krijgen gisteren is het volgende: Om de Zeeheldenbuurt in of uit te rijden richting de Van Diemenstraat/Westerdoksdijk moeten de auto's bij het Barentszplein (het stuk tussen Bokkinghangen en het kruispunt. In en uit rijden. Nu (mét stoplichten) geeft dat ook al regelmatig problemen. Ik vroeg mij af of jullie ook rekening hebben gehouden met die smalle in- en uitgang van dit stukje straat. Uw medewerkers op de inloopavond konden daar geen (bevredigend) antwoord op geven. Als er namelijk langer gewacht moet worden om de straat uit te rijden, zal deze verstopt raken en kan er ook niemand meer in, waardoor het verkeer in de van Diemenstraat ook vast komt te staan. Het is namelijk een erg smal tweerichtingsverkeer straatje. Als er een vrachtauto staat kan je die niet of nauwelijks passeren. Als straks géén stoplichten meer staan op het kruispunt Barentszplein, moeten de auto's lang wachten tot ze eindelijk de Van Diemenstraat/Westerdoksdijk kunnen oprijden en ook voor fietsers is dat een gevaarlijke situatie. Zij moeten zich tussen de auto's door manoeuvreren. Dat lange wachten als je de Van Diemenstraat op wil rijden is er nu ook als je vanuit de Van Neckstraat de Van Diemenstraat op wil rijden. Daar staan nu ook geen stoplichten en is haast niet te doen.

	Kortom ik ben tegen de voorgenomen plannen om de stoplichten te verwijderen op dit gevaarlijke en drukke kruispunt. Ik hoop dat u hiernaar nog eens naar wil kijken. **2/10**
60	Beste mevrouw/meneer, Het ontwerp voor de vernieuwing van de van Diemenstraat ziet er prachtig uit. Ik heb echter toch een ernstig bezwaar: Vanaf de Silodam komen veel auto's, er zit een parkeergarage op de van Diemenstraat die uitkomt op de Silodam en er zitten op de Silodam 4 ondergrondse parkeergarages. Ik zie in u ontwerp niet hoe men vanaf de Silodam per auto het fietspad, vooral in de spits, zou moeten passeren als er geen stoplichten voor fietsers komen. Met vriendelijke groet, **2/10**
61	Na de wat teleurstellende inloop sessie waarop ik graag wat meer achtergrondinformatie ontvangen had hoe men tot de verschillende oplossingen was gekomen. bv cijfers over de verkeersdrukte. Ook ben ik teleurgesteld dat het bestuur van onze VVE niet is betrokken in de plannen. Gezien de zorgen van alle omwonenden ben ik benieuwd of er überhaupt omwonenden zijn betrokken in dit project. Eea leidt tot een overheersend gevoel dat dit plan een fait accomplis is. Maar goed, hier mijn punten van aandacht. -Ik schrok ervan dat jullie op een of andere manier overtuigd zijn dat de van Diemenstraat geen drukke weg is. Er staat nb een luchtkwaliteit meetinstallatie aan de van Diemenstraat. De waardes die dit meetstation meet behoren tot een van de hoog vervuilde waardes van Amsterdam. Dat zou toch niet kunnen als de weg niet druk is. -ik maak mij ernstige zorgen over het weghalen van de verkeerslichten op het Barentszplein. Nu al kan ik de straat slecht oversteken tenzij ik gebruik maak van de verkeerslichten (ik loop er zelfs voor om). Er wordt in Amsterdam niet gestopt voor een zebra ook of zeker niet door fietsers. -De uitvoegstrook naar de silodam komende vanuit de van diemenstraat verdwijnt. Ik moet straks op de weg , dan wel op het kleine middenstuk stoppen, al het verkeer voor laten gaan, dat zijn 3! stroken verkeer (één x weg en 2x fietspad). Is er gedacht dat dan ongeduldige automilisten dan erlangs gaan rijden over de uitrit van de barentszstraat? - De afslag naar de houtmankade geeft nu al regelmatig hinder op het grote kruispunt van S100 en S102, omdat afslaand verkeer naar de houtmankade niet vlot af kan slaan vanwege de fietsers op het fietspad. Waarom wordt deze weg niet verboden in te rijden behalve voor hulpdiensten? De wijk is prima te bereiken via de barentszstraat. - Ons gebouw IJside (60 woningen/bedrijven 200! P plaatsen staat zo'n beetje op het fietspad. Hoe kunnen wij onderhoud plegen aan de straatzijde van ons 6 verdiepingen hoge gebouw? - Ik woon aan de straatkant 5 hoog. Vanwege bouwbesluit kunnen mijn ramen niet open, maar ik kan ze ook niet laten wassen, want fietspad?? Hoe los ik dit op? - Fietsenrekken staan ook vaak in de weg om onderhoud te kunnen plegen aan ons gebouw. - Waar moeten onze pakketbezorgers parkeren? Er is niet voorzien voor een laad/los plek in de buurt van onze ingang. (Oostzijde van het gebouw) Vriendelijke groeten, **2/10**

62	Goededag, Fijn dat de Van Diemenstraat wordt aangepakt. Jammer dat het nog steeds geen 30 km/u zone wordt. Oversteken zal gevaarlijk blijven. Maar wat ik echt niet begrijp is dat de grootste stroom fietsers, namelijk die van de pont af komt en richting CS wil rijden in de nieuwe plannen kort achterelkaar twee keer moet oversteken, waarvan 1 keer op er plek zonder stoplichten, maar waar je auto's van achter de brug pas laat ziet aankomen. Dit stukje kruising is nu in de spits al overvol en onoverzichtelijk, dat wordt alleen maar erger. Met vriendelijke groet, **2/10**
63	Dag xx, Fijn dat de van Diemenstraat wordt aangepakt! Is het mogelijk het nare rechte stoephoekje hoek VDiemen/Houtmankade af te ronden (tegenover café Van Houten, zie foto). Het is heel lastig daar de hoek om te fietsen, geeft vaak uitglijders en je moet een grote bocht maken om van de brug de Houtmankade op te rijden. Bij voorbaat hartelijk dank! Met vriendelijke groet, **2/10** 
64	Beste projectleider, Hierbij mijn bezwaren als bewoner van een flat op de Silodam tegen het ontwerp nieuwe kruispunt Silodam-Barentszplein-Diemenstraat-Westerdoksdijk en aanleg dubbelzijdig fietspad aan de noordzijde Van Diemenstraat. **Kruispunt Silodam-Barentszplein-S100**: **1)** Het kruispunt wordt een zgn. voorrangsplein waarbij doorgaand verkeer voorrang heeft. A. Gemotoriseerde verkeersdeelnemers en fietsers vanaf de Silodam en Barentszplein moeten langer gaan wachten omdat er geen verkeerslichten meer zullen zijn die de toegang tot het kruispunt geven. Elke dag staan op de S100 files. De doorstroming richting het Centraal Station is nu al slecht. Ook zijn er dagelijks meerdere files richting A10 vanwege de brug die regelmatig voor het scheepverkeer open en dicht gaat. B. In het nieuwe plan zijn op het kruispunt de voorsorteerstroken voor linksaf slaand verkeer verdwenen. Dat maakt het een stuk lastiger de Silodam en de Barentszstraat in te rijden.

	C. Daarnaast verdwijnt ook de voorrangsstrook voor de bus. Dat zal voor GVB en over een paar jaar R-net niet gunstig zijn. Er is in Amsterdam beleid dat openbaar vervoer voorrang heeft bij verkeerslichten, dat gaat dan op dit kruispunt ook verdwijnen. De doorstroming van het doorgaand verkeer is dan niet optimaal. **2)** Het tweerichtingsfietspad vanaf de Westerdoksdijk wordt doorgetrokken over de hele noordzijde van de Van Diemenstraat (S100 richting west). A. Voor fietsers vanaf de Silodam of Barentszplein zijn de oversteken verder uit elkaar komen te liggen, vanwege het nieuwe eiland en opstelruimte auto's in het midden. Het risico bestaat dat fietsers de kortste weg naar de overkant zullen nemen en niet over het fietspad de oversteek naar de overkant zullen maken. Zij hinderen dan ook overstekend gemotoriseerd verkeer. B. Op het kruispunt zelf wordt een (beperkte) tussenstuk gecreëerd voor één auto tussen het verbrede fietspad en de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer. Dat gaat betekenen, zeker bij een druk verkeersaanbod op de doorgaande route, dat het veel langer gaat duren om van de Silodam op de S100 (west en oost) of Barentszplein te komen. Men moet immers eerst van twee kanten fietsers laten voorgaan. Daarna kan men het fietspad oversteken maar moet men vervolgens op het tussenstuk gaan staan wachten tot er geen auto's vanaf links aankomen(Westerdoksdijk), alvorens men verder kan oversteken of naar links- of rechtsaf slaan. **3)** Silodam en Barentszplein richting Van Diemstraat /Westerdoksdijk A. Wil men vanaf de Silodam naar rechts gaan dan kan dat in één keer (nadat men het fietspad heeft overgestoken).Voor linksaf slaan (om het eiland heen) richting CS of rechtdoor, moet men nog een keer wachten op het verkeer dat van rechts komt. Staat er al een voertuig op het tussenstuk, dan kan men nog steeds wachten. Verwacht wordt dat opstoppingen op de Silodam kunnen ontstaan omdat er ook nog auto's uit de parkeergarage willen invoegen. B. Wanneer men van de Van Diemenstraat linksaf naar de Silodam wil gaan, en er staat al een auto op het tussenstuk, dan moet alle achteropkomend verkeer wachten tot die auto weg is. Deze auto die er eerst stond, moet dan nog wel de rijbaan oversteken, ook nog op het tussenstuk vóór het fietspad staan, tot ook het nieuwe brede tweerichting fietspad overgestoken kan worden. De linksaf voorsorteerstrook, vanaf de Westerdoksdijk naar het Barentszplein, is ook komen te vervallen, ook met dezelfde problemen tot gevolg. Alleen heb je hier geen doorgaand fietspad meer. **4)** De voorgestelde nieuwe indeling zal bij drukte juist voor meer opstopping van doorgaand autoverkeer zorgen, terwijl het de bedoeling is om dit doorgaande verkeer sneller te laten doorstromen. Het kruispunt zal onoverzichtelijk worden. Fietsers, gemotoriseerd verkeer zullen elkaar veel meer in de weg staan. Vrachtwagens die de Silodam of Barerentszplein in- en uitrijden zullen zonder verkeerslichten, zullen wellicht ook problemen ondervinden met de tussenstroken. Op de tekening ziet het er niet naar uit dat er veel ruimte is om hier te staan wachten. **5)** Voor voetgangers vanaf de Silodam betekent het dat men een tweerichtingsfietspad moet oversteken (tegenwoordig geen gemakkelijke taak met de snelle elektrische fietsen en opgevoerde fatbikes) voordat men bij de S100 komt. Amsterdamse fietsers staan erom bekend dat ze niet (willen) stoppen voor voetgangers zelfs niet bij een voetgangersoversteekplaats. Vervolgens dient de voetganger het kruispunt over te steken weliswaar over een voetgangersoversteekplaats maar daar moet gemotoriseerd verkeer de voetganger wel voorrang verlenen. Mijn ervaring is dat dit hier weinig. **Tweerichtingsfietspad Noordzijde S100:**

	Het plan om de fietsers twee keer dezelfde weg te laten oversteken - voor een brug en na een brug - vind ik uitermate verontrustend. Komend vanaf de Pontsteiger moet je als fietser de Tasmanstraat voor de brug 346 oversteken om op het fietspad richting Van Diemenstraat. Vervolgens moet de fietser de Houtmankade oversteken, de brug over en dan opnieuw de S100 oversteken. Nu al rijden fietsers vanaf de Pontsteiger op het eenrichtingsfietspad aan de Noordzijde van de S100. Ik verwacht dat met het nieuwe plan nog veel meer fietsers deze route gaan volgen. Men kiest meestal de kortste weg. Het zou veel logischer zijn om het tweerichtingsfietspad dat al aan de noordzijde van de S102 ter hoogte van de Tasmantunnel ligt, door te trekken over noordzijde van de brug. Dat betekent dat fietsers niet tweemaal dezelfde weg hoeven over te steken. Ik vraag me af of de ontwerper wel eens in het spitsuur heeft staan kijken hoe de stroom van fietsers zich nu gedraagt op deze locatie. Ook zou het nuttig zijn om te observeren hoe verkeersnemers zich op kruispunt Barentszplein gedragen. Gegevens over de verkeersstromen en intensiteiten kunnen bij Kennis en Kaders van dienst Verkeer en Vervoer worden opgevraagd. Maar dat zal wel bekend zijn. **Meer groen:** De uitlaatgassen zullen niet bevordelijk zijn voor de groei van planten. Het ziet in het ontwerp mooi uit, maar ik verwacht daar toch niet al teveel van. Het is wel een karige groenvoorziening. Ervaring leert dat stukjes groenvoorziening vaak aan verloedering onderhevig zijn omdat er geen beheer plaatsvindt. Met belangstelling zie ik een aangepast ontwerp tegemoet. Met vriendelijke groet, **2/10**
65	Geachte lezer, Ik wil als bewoner van het Westerdok (gezin met schoolgaande kinderen) graag reageren op de plannen voor het ontwerp van de Van Diemenstraat/Barentszplein. Hoewel ik in het algemeen de aanpassingen toejuich, is er één onderdeel dat ons grote zorgen baart, nl: '**Op het Barentszplein verdwijnen de verkeerslichten en maken we een voorrangsplein.** De rijbanen worden naar 1 baan teruggebracht. Fietsers en voetgangers krijgen een aparte oversteekplaats en de bus stopt op de rijbaan voor de bushalte. Zo verbetert de veiligheid voor alle weggebruikers en stroomt het verkeer beter door.' Als bewoners met kinderen die naar de basisschool in de Houthavens moeten fietsen, hebben wij grote bezwaren tegen het weghalen van de stoplichten op het Barentzplein. Hierdoor ontstaat er een onoverzichtelijke en zeer gevaarlijke situatie voor fietsers die moeten oversteken. De oversteekplaats ligt om een hoek. Het is niet goed mogelijk om auto's aan te zien komen. Daarnaast is er tijdens de spits sprake van een bijna onafgebroken stroom auto's. Het wordt voor fietsers nagenoeg onmogelijk om op een veilige manier over te steken. Ook voor voetgangers wordt het lastig. Weliswaar moeten auto's en fietsers in theorie stoppen voor het zebrapad, maar de realiteit in Amsterdam is, dat dit in de praktijk zelden gebeurt. Ik hoop dat het ontwerp op dit punt herzien wordt. Anders zal dit voor ons grond zijn om bezwaar aan te tekenen tegen een besluit hierover. Met vriendelijke groet, **2/10**
	Geachte mevrouw xx, Dank voor uw bericht. Ik wil u meegeven dat het vormen van een klankbordgroep opzich een goede manier van burgerparticipatie is.

	Het stellen van de eis dat iemand een blok of een VVE moet vertegenwoordigen, is echter onwenselijk en niet zinvol. U wilt dat de samenstelling van de klankbordgroep de buurt weerspiegelt. Dat kan door de deelnemers willekeurig te selecteren uit de geinteresseerden. Of door deelnemers te selecteren op relevante kenmerken, zoals bijvoorbeeld ondernemers uit de buurt, kwetsbare weggebruikers, zoals ouderen, weggebruikers met een beperking en kinderen of hun vertegenwoordigers. Ik hoop dat u de manier waarop u de klankbordgroep gaat samenstellen, wilt heroverwegen om betekenisvolle participatie te waarborgen. En dan ben ik ook graag bereid om mee te denken. Met vriendelijke groet, **11/10**
66	Beste, Fijn dat u de Van Diemenstraat gaat opknappen! Ik vind het ontwerp een grote verbetering ten opzichte van de bestaande situatie, zeker de aanpassingen aan de fietspaden rondom het Barentszplein. Er blijft ook in het nieuwe ontwerp één punt waarop ik me grote zorgen maak over de verkeersveiligheid. Veel fietsers vanaf de Pontsteiger en de Tasmanstraat in de west-oost richting fietsen tegen de rijrichting in op het fietspad aan de noordkant van de brug over de Westerkeersluis (zie de rode pijlen in het bijgevoegde ontwerp). Dat leidt met name in de twee bochten in het fietspad tot gevaarlijke situaties (zie rode cirkels) omdat het er te smal is voor tegemoetkomend verkeer. Ik vrees dat het in het nieuwe ontwerp nog aantrekkelijker wordt om deze route tegen de rijrichting in aan de noordkant van de brug te nemen omdat het fietspad in west-oost richting in de rest van de Van Diemenstraat ook aan de noordkant komt te liggen. Daarnaast vraagt de 'correcte' route om drie keer over te steken, waaronder twee keer met een verkeerslicht. Is het mogelijk om in het nieuwe ontwerp ruimte te creëren voor een fietspad in twee richtingen aan de noordkant van de brug? Bijvoorbeeld door één van de rijbanen in oost-west richting op te offeren? Ik hoop van wel, want ik vrees oprecht voor de verkeersveiligheid op het fietspad en de stoep aan de noordkant van de brug. Met vriendelijke groet, **3/10** 
67	Hallo Ik vind het ontwerp vooral niet doordacht bij kruispunt Tasmanstraat/ Pontsteiger / Brug / Van Diemenstraat voor fietsers, vooral in de spits als het superdruk is (fietsers vanuit de pont uit wel eens gezien?) het is belachelijk dat je DRIE keer moet oversteken als je uit de Houthavens komt , met de fiets.

	En het is een van de drukste straten van Amsterdam, men komt met 50 km per uur uit de tunnel rijden, ook vrachtauto's en bussen. Afwachten of ze op zebrapad na de brug gaan letten, als ze hem al zien, want ligt NA DE BRUG en is onzichtbaar als je komt aan sjezen. Stoplichten zijn veel veiliger!!! Ook in de avond donkerte groet **3/10**
68	Beste, Goed om te zien dat er verbetering komt aan de inrichting van de Van Diemenstraat. Ik woon in de Spaarndammerbuurt en werk in een kantoor aan de Noordzijde van de Van Diemenstraat, en kom er dus vaak (op de fiets). Ik zie voor en nadelen aan het nieuwe ontwerp, en ben benieuwd wat u kunt zeggen over het volgende punt: Ik fiets regelmatig naar het centrum met de route Tasmanstraat - Van Diemenstraat - Westerdoksdijk. Dit betekent nu dat ik bij de splitsing van het fietspad vóór de Spaarndammertunnel rechts aanhoud, en aan dezelfde kant door fiets tot het oversteekpunt op Barentszplein. Dit oversteekpunt zoals het nu is, is niet ideaal: Er zijn twee stoplichten achter elkaar, en na over te steken is er een scherpe bocht naar rechts. Veel fietsen negeren het eerste stoplicht (sommigen ook het tweede) en steken door over de stoep aan de overkant. In het nieuwe ontwerp is dit natuurlijk een stuk verbeterd, doordat het fietspad al aan de noordzijde zit. Maar, als ik het goed begrijp, betekent het nieuwe ontwerp dat ik eerder over moet steken, te weten aan het begin van de Van Diemenstraat. Bij deze oversteekplaats zijn er geen stoplichten (of wel?) en ik zie daarmee een risico dat men daar als fietser erg lang staat te wachten. (Om bij mijn werk te komen, moet ik nu ook de Van Diemenstraat oversteken - ik doe dat iets verderop bij een oversteekplaats met vluchtheuvel. In mijn ervaring sta ik daar vaak erg lang te wachten.) Bovendien moeten fietsers vanaf de pont twee keer oversteken om de brug (tussen de Tasmanstraat en Van Diemenstraat) over te komen, één keer na de pontsteiger en één keer bij de nieuwe oversteekplaats. Ik kan me voorstellen dat een deel van de fietsers ervoor zal kiezen om dit stukje te spookrijden. Het lijkt me ideaal als het tweerichtingsfietspad doorgetrokken kan worden naar het fietspad aan de noordzijde van de Spaarndammertunnel, dus stiekem hoop ik dat er al een vervolgplan in die richting bestaat. Ik kan me goed voorstellen dat dit punt niets nieuws is en ik zou natuurlijk graag horen dat er allang rekening mee is gehouden. In ieder geval bedankt voor het vrijgeven van het ontwerp en de mogelijkheid om een reactie door te geven. Met vriendelijke groet, **3/10**
69	Geachte, Op dinsdag 1 oktober deed ik mee aan de inloopbijeenkomst in De Zeeheld. Dank aan de organisatie; het was vooral fijn dat de bewoners in deze fase van het project ook betrokken zijn bij de plannen. Ik heb met iemand van de organisatie gesproken over de breedte van het voetpad aan de oneven zijde van de Van Diemenstraat. Sinds 1994 woon ik aan de Van Diemenstraat 151 en ik kan me nog goed herinneren dat er destijds veel verkeersdrukte was aan de voorkant van mijn woning. De geluidsoverlast door dichte ramen was nog in orde, maar het was niet voorzien dat het verkeer ook trillingen in de woning zou veroorzaken. Toen was er alleen een voetpad en geen fietspad. (zie foto onder)

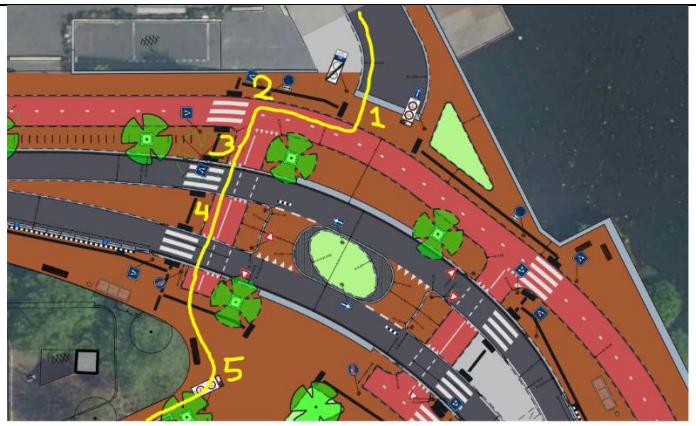
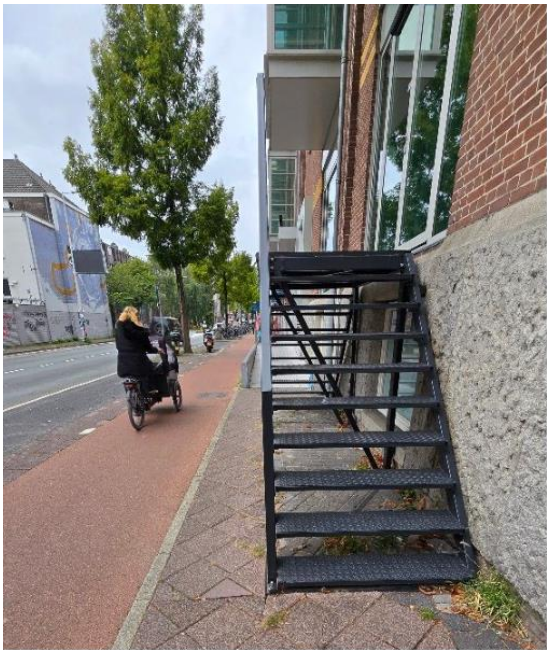
	 Gelukkig is er snel daarna een renovatie uitgevoerd, waarbij onder andere een fietspad is aangelegd en de afstand tussen de weg en mijn huis is vergroot. Vervolgens had mijn huis nauwelijks meer hinder van trillingen. Nu in het nieuwe ontwerp opnieuw wordt vermeld dat het fietspad verdwijnt en de afstand tussen huis en weg weer vermindert, vraag ik me af of de problemen weer zullen terugkeren. Ik snap dat er in het ontwerp veel factoren in overweging moeten worden genomen, maar ik hoop dat er ook aandacht is voor de mogelijke overlast die de woningen kunnen ondervinden. Daarnaast kan er ook van tevoren worden nagedacht over mitigerende maatregelen hiertegen. mvg, **3/10**
70	Geachte Gemeente/Projectteam Van Diemenstraat Onder de paperclip vindt u mijn mening over het herinrichtingsplan voor de Van Diemenstraat. Met vriendelijke groet, *Reactie op het ontwerpplan voor de Van Diemenstraat* Vanuit het perspectief van een 65+, geboren Amsterdammer, wonend op de Silodam. Dit is een plan vol wensdenken waaruit m.i. geen inzicht in de daadwerkelijke situatie blijkt. Het is een illusie te veronderstellen dat als u stoplichten weghaalt, voetgangers en fietsers vanaf de Silodam toch veilig kunnen oversteken. Er bevinden zich honderden woningen op de Silodam, naast enkele bedrijven. Het is nu al vaak opstopping op de Silodam met bedrijfsbusjes, taxi's, toeristengroepen, vuilniswagens en auto's van bewoners. Zonder stoplicht komen al die verkeersdeelnemers de Silodam nauwelijks meer af.

	Fietsers – de laatste jaren tijd vooral alle soorten e-bike en bakfietsen – rijden nu al snoeihard vanaf de Westerdoksdijk de Van Diemenstraat in, ook als het stoplicht voor hen rood is. Als u de stoplichten weghaalt, zit er letterlijk en figuurlijk geen enkele rem meer op hun rijgedrag. U stelt dat er meer ruimte is om te passeren met tweerichtingsverkeer op het fietspad… Ja, maar nog meer verleiding veel te hard te gaan. Er wordt immers nooit gehandhaafd. De notie dat alle verkeer, dus ook bussen en afslaand en invoegend verkeer, op twee enkele rijbanen past, bestrijd ik met klem. Dit ontwerp zal tot veel opstoppingen leiden, plus frustratie bij mensen die de dam af moeten omdat er zonder stoplicht nooit een moment komt waarop het verkeer tenminste een káns krijgt door te rijden. Ik heb de indruk dat u de oren te veel hebt laten hangen naar wat de Fietsersbond u influistert. Die hebben kennelijk een sterke lobby. Let wel: ik gebruik al mijn hele leven een fiets om me door de stad te verplaatsen. Maar ik voel me door deze club niet vertegenwoordigd. Fietsers van elders, die snel naar het station of de pont willen, worden natuurlijk niet graag opgehouden door een buurtstoplicht. Maar het is wel ónze buurt waar ze doorheen raggen, en ik zou die graag leefbaar houden. Het was erg prettig dat sommige auto's zich een tijdje lang aan de 30 km/u limiet hielden. Helaas werd ook daar niet op gehandhaafd en is die regel inmiddels niet meer van kracht. De Westerdoksdijk en de Van Diemenstraat hoeven geen racebaan voor auto's en fietsforensen te worden. Onze stad is niet gebouwd voor auto's en iedereen die ervoor kiest er doorheen te rijden, zou zich daaraan moeten aanpassen. Samenvattend vraag ik u nadrukkelijk om: 1) een stoplicht bij de Silodam, 2) een ontwerp dat in- en uitvoegen bij de Silodam, te voet en rollend, faciliteert, en 3) en handhaving op roekeloos rijden. Volgens mij is er een beter ontwerp mogelijk dan het onderhavige en ik hoop, ondanks eerdere (slechte!) ervaringen met de Gemeente over inspraak bij herinrichting van onze buurt, dat u zich daarvoor wilt inspannen. Met vriendelijke groet, **3/10**
71	Geachte heer, mevrouw, Enkele punten die men misschien kan overwegen bij de herinrichting van de Van Diemenstraat. Zelf woon ik 36 jaar op de Zoutkeetsgracht en maak vaak gebruik als voetganger en fietser van de kruising bij de Barentszstraat. Ook maak ik dagelijks gebruik van bus 48 van en naar het CS. De kruising is zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk voor fietsers die graag ook het trottoir rond het huizenblok als fietspad gebruiken. Hef kruispunt is ook ontzettend veel drukker geworden in de afgelopen jaren. Maar de voetganger is overal de klos. Zeker als er geen stoplichten meer zijn. Verder, wat is er mis met de plaats van huidige bushalte richting het CS? De bus zorgt nu niet bij de halte voor een autofile omdat er een speciale uitwijkplaats is. Het enige wat mis is met de huidige halteplaats is dat de abri te smal en te klein is voor de mensen die beschutting zoeken tegen de wind en regen. De portieken van het huizenblok bieden uitkomst voor dit grote ongemak. De nieuwe geplande plek voor de bushalte komt ook nog eens op een unheimische plek. Het lijkt er op dat je als buurtbewoner rond je eigen woonwijk moet gaan fietsen, met als geweldige vondst dat je de Van Diemenstraat een paar keer over te moeten steken omdat het fietspad (langs de school) richting CS verdwijnt. Je kan niet meer via een veilig eenrichting fietspad de Zeeheldenbuurt bereiken door de autoluwe Van Neckstraat in te slaan, zonder bij het drukke kruispunt van de Barentszstraat te komen. Om via de Houtmankade bij de brug over het Westerkanaal te komen is het al jaren stressvol om langs het water te fietsen wegens tegemoetkomende auto's die de Zeeheldenbuurt in willen. Dat zou aangepakt mogen worden.

	Om de Nova Zemblastraat te bereiken vanaf de Zoutkeetsgracht mag je als fietser met de aanpassingen vanaf de Houtmankade bij het restaurant Van Houten de kruising oversteken om na de brug nogmaals een kruispunt linksaf over te steken . Je wordt als buurtbewoner dus gedwongen om rond je eigen buurt en rond de Spaardammerbuurt (begin Nova Zemblastraat) te fietsen. Geniaal bedacht allemaal. De ontwerpers van de aanpassingen denken niet aan mensen/buurtbewoners maar aan doorstroming. Wat ook weer een lachertje is want de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk staat bijna dagelijks vast met auto's. Met vriendelijke groet, **3/10**
72	Goedendag, Dank voor het organiseren van de inloopbijeenkomst en de gelegenheid te spreken met ambtenaren die aan het project werken. Helaas zijn mijn zorgen daar niet weggenomen. Als bewoner van de Silodam heb ik als voetganger, fietser en automobilist dagelijks te maken met het plangebied. Puntsgewijs mijn opmerkingen: • Weghalen stoplichten op kruispunt Silodam van Van Diemenstraat/Barentszplein verbetert niet de doorstroming en verhoogt beslist niet de veiligheid. Als voetganger en fietser voel ik me beschermd door het groene licht van de oversteekplaats. Die bescherming valt weg bij het afschaffen van deze stoplichten. Auto's tenderen nog wel te stoppen voor een oversteekplaats/zebrapad maar zeker niet voor fietsers die niet de bescherming van een zebrapad hebben. Kortom de voetganger maar zeker de fietser is de dupe van het "doorstroming concept". Dit gaat ongetwijfeld voor ongelukken zorgen met name onder fietsers. • Als automobilist ben ik bang dat ik er heel lang over ga doen om op de weg te komen vanaf de Silodam, vooral als ik linksaf moet. Eerst moet het trottoir leeg zijn, dan mogen er geen fietsers van twee kanten komen, dan moet ook 1 rijbaan vrij zijn en daarna kan er slechts 1 auto tegelijk tussen rijbanen wachten tot de andere rijstrook vrij is. • De Silodam op te komen vanaf de Van Diemenstraat gaat ook de doorstroming belemmeren. Er is maar één vak om te wachten, een tweede auto die ook linksaf de Silodam op wil slaan zal op de rijweg moeten wachten en daarmee het achteropkomende verkeer ophouden. Het zal op een gat in het verkeer of een galante bestuurder moeten aankomen of er doorgereden kan worden de Silodam op. • Het autoverkeer vanaf de Silodam lijkt gering, maar in de ondergrondse parkeergarages staan 3 keer 60 auto's en in de garage aan de kop van de Dam ook nog eens een flink aantal. Al dit verkeer wordt gestremd in het ontwerp en gaat er langer over doen om de Silodam af te komen. • Door de busvakken weg te halen wordt al het overige autoverkeer gestremd. Auto's moeten wachten achter de bus. Dat geeft de voertuigen van en naar de Silodam wel de kans om op de weg te komen. Maar de bus gaat buiten de spits een keer per kwartier, wat te weinig is voor een goede balans. Het weghalen van de stoplichten is kortom mijn voornaamste bezwaar. Verder vind ik de aansluiting op de herinrichting van de Spaardammerdijk niet zo goed. Daar zit het brede fietspad aan de zuidzijde van de weg en dat wordt in dit ontwerp verplaatst naar de noordzijde. Alle fietsers die nu oversteken ter hoogte van het Barentszplein zullen dit in de toekomst voor de Zeeheld moeten doen. Met vriendelijke groet, **4/10**
73	Goedemorgen Hierbij mijn reactie op de verkeersplannen voor de van Diemenstraat. Met vriendelijke groet **4/10** Betreft plannen van Diemenstraat LS.:

	Hierbij doe ik een dringend verzoek om de stoplichten op het Barentszplein behouden. Ik ben een 83 jaar oude voetganger en niet meer zo goed ter been. Ik woon op de Silodam en moet voor alle normale voorzieningen (dokter/fysio/boodschappen/reizen met openbaar vervoer ed.) naar de overkant van de van Diemenstraat zien te komen. Ik haal nu al net aan de overkant omdat het groene licht nogal krap staat afgesteld. Als het plan doorgaat ben ik dus afhankelijk van de welwillendheid van fietsers en automobilisten. Ik weet dat in principe personen op een zebrapad voorrang hebben – maar de weggebruikers in Amsterdam denken daar helaas vaak anders over. En daarbij heb ik meer vertrouwen in de automobilist dan in de fietsers die dan van beide kanten kunnen komen. Kortom – ik denk dat met dit plan een onveilige verkeerssituatie wordt gecreëerd – en niet alleen voor een 83-jarige. Ik hoop van harte dat bij de herindeling van de van Diemenstraat de verkeerslichten bij het Bartenszplein blijven staan en het daar voor mij (en niet mij alleen) een veilige oversteekplaats zal blijven. Met vriendelijke groet
74	Beste heer, mevrouw, Het nieuwe plan voor de Van Diemenstraat oogt positief. Vooral het extra groen en het verkeersplein zijn goede ideeën, en ook het tweerichtingsfietspad aan de noordkant is een duidelijke verbetering. Wel denken wij dat het plan nóg beter kan worden als de veiligheidssituatie op het verkeersplein wordt verbeterd. De voorgestelde inrichting kan onduidelijkheid scheppen over voorrang, vooral voor fietsers. Dit geldt met name wanneer voertuigen vanaf Silodam de Van Diemenstraat oprijden (of vice versa). Dit kan, met name tijdens de spits, gevaarlijke situaties veroorzaken, o.a. gelet op de grote verkeersdrukte tijdens die uren. Door de voorrangssituatie te verduidelijken, bijvoorbeeld door het plaatsen van haaientanden of het behouden van verkeerslichten, kan de verkeersveiligheid verder toenemen. Graag vragen wij aandacht hiervoor. Met vriendelijke groet, **4/10**
75	Ik ben een vrouw van 71 jaar en ik woon in de Houthavens. Ik heb geen auto dus ik verplaats me altijd op de fiets. Vaak richting Centraal Station dus vaak over de Van Diemenstraat. Sinds ik bijna omver ben gereden door een jonge moeder op een bakfiets, durf ik er niet meer te fietsen. Ik rijd nu via de Houtmankade, Van Heemskerckstraat en de Barentszstraat tot aan het kruispunt waar ik oversteek naar het fietspad langs het IJ richting CS. Het fietspad op de Van Diemenstraat richting CS is veel te smal en doodeng met die hoge banden waardoor je niet kunt uitwijken, noch naar links, noch naar rechts. Je bent als het ware 'opgesloten' tussen twee hoge randen. Eigenlijk kun je daar niet inhalen, maar daar denken veel fietsers anders over, met name bakfietsen en fatbikes en die zijn nou juist zo breed. Ik had graag gekomen op de inspraakavond op 1 oktober maar het is me helaas niet gelukt. Ik zou daar een groepje Houthavenbewoners van mijn leeftijd vertegenwoordigen met wie wij een fiets- en wandelclubje vormen en die allemaal blij zijn met het nieuwe plan. Een fietspad in twee richtingen dat aansluit op het huidige fietspad langs de Houthavens en het IJ is de meest logische en ook een heel goede keuze. En voelt veel veiliger. We kijken er naar uit! Met vriendelijke groet, **4/10**
76	Goedenavond, Ik was afgelopen dinsdag bij de inloopavond met informatie over de voorgenomen wijziging van het kruispunt Barentszplein/Van Diemenstraat. Laat ik beginnen met een positief punt: het 2-richtingen fietspad vanuit het Barentzplein richting Nassaukade/Pontsteiger is een verbetering, aangezien nu veel fietsers al tegen de richting in fietsen. En het

	fietspad vanaf de Nassaukade richting Barentzplein is nu erg smal, zodat harder fietsende fietsers niet of nauwelijks kunnen inhalen. Echter, wat volstrekt onacceptabel, onveilig en onpraktisch is, is dat de stoplichten verdwijnen en het verkeer komende vanaf de Silodam aan alle andere weggebruikers voorrang moet gaan verlenen, met als gevolg dat het vrijwel onmogelijk wordt om vanaf de Silodam de Van Diemenstraat of Westerdoksdijk op te rijden, fietsen of lopen. In de hudige situatie wordt er al hard gefietst op het fietspad en moet je dus uitkijken dat je veilig de Silodam afkomt, hetzij als voetganger, hetzij als fietser, hetzij als automobilist. Met het voorgenomen 2-richtingen fietspad aan de kant van de Silodam wordt dat straks nog veel erger en gevaarlijker. Er komen dagelijks meer dan 500 auto's de Silodam op en 500 auto's de Silodam af; er wonen daar een paar duizend mensen, en niet alleen de bewoners zelf komen en gaan naar/van de Silodam, maar ook vele busjes, taxi's, bezoekers etc. De kruising is de enige ontsluiting van en naar de stad. Met de uitbreiding van de Nieuwe Houthaven en straks ook Havenstad zal het verkeer op de Westerdoksdijk en de Van Diemenstraat nog verder toenemen. Dat het verkeer op de Van Diemenstraat nu regelmatig vast staat, komt niet door de verkeerslichten maar doordat de brug bij de Nassaukade regelmatig open gaat. De doorstroming van het verkeer zal niet essentieel verbeteren als de verkeerslichten verdwijnen, en de situatie wordt veel onveiliger. Het is daarom essentieel dat de verkeerslichten blijven. Alternatief zou kunnen zijn dat de kruising een normale kruising wordt waarbij het verkeer komende van rechts vanaf de Silodam voorrang krijgt op het verkeer komende van links vanaf de Westerdoksdijk, maar de ervaring leert dat de fietsers op het 2-richtingen fietspad zich daaraan waarschijnlijk niet gaan houden, dus dit alternatief is geen goede oplossing. Ik verzoek u daarom met klem uw voornemen om de stoplichten te verwijderen te heroverwegen. Dat bespaart bovendien voor een deel verspilling van gemeenschapsgeld. Liever ten halve gekeerd dan dan hele gedwaald! Met vriendelijke groet, Goedemorgen, In onderstaande mail Van gisteravond heb ik een fout gemaakt: voor Nassaukade dient u te lezen: Houtmankade. De stoplichten bij de brug aldaar belemmeren de doorstroming van het verkeer op de Van Diemenstraat veel meer dan de stoplichten bij de Silodam, ook als de brug niet open is of kort daarvoor open is geweest. Aangezien die stoplichten blijven, zal de doorstroming op de Van Diemenstraat niet of nauwelijks verbeteren als u de stoplichten bij de Silodam weghaalt, los van de gevaarlijke situaties die gaan ontstaan zoals ik in mijn onderstaande mail aangaf. Met vriendelijke groet, **4/10**
77	Goedendag, Graag wil ik mijn reactie geven op het voorlopig ontwerp van de Van Diemenstraat. Er valt best wel het e.e.a. op aan te merken over dit plan maar ik wil me beperken tot de aandachtspunten die ik als fietser zie wanneer ik van de Silodam naar het Barentszplein wil oversteken, dus van 1) naar 5) Ad 1) daar moet ik het fietspad op. Met een beetje oppassen moet dat wel lukken. **Ad 2)** dit is voor mij een potentieel **gevaarlijk punt**. Daar moet ik linksaf slaan. Bij tegemoet komend fietsverkeer zal ik op het fietspad moeten stoppen en wordt vervolgens van mijn sokken gereden door achteropkomend fietsverkeer Ad 3) en 4) daar is op zich voldoende plaats om te stoppen totdat ik de rijbaan veilig kan oversteken Ad 5) dat zal ook nog wel lukken

	 Verder wil ik u onderstaande huidige situatie op de van Diemenstraat onder de aandacht brengen. Deze trap die driekwart van het voetpad in beslag neemt is nu al voor een voetganger een eng punt om te passeren laat staan wanneer het een dubbel fietspad is (wat eigenlijk nu in de praktijk ook al zo is).  Met vriendelijke groet, **05/10**
78	Beste lezer, Bijgevoegd mijn reactie in de bijlage.

	  De oversteek bij de van Diemenstraat/ Houtmankade richting de Houthavens is nu gevaarlijk. Auto's rijden hard en het duurt lang voordat je kan oversteken, zebra en stoplicht zou heel fijn zijn! De stoplichten bij de Silodam zijn ook nodig. Vriendelijke groet, **05/10**
79	Beste mevrouw xx, N.a.v. het bericht mbt renovatie van Van Diemenstraat. Wil ik u er wil op attent maken dat het een verbindingsweg om de stad uit te komen naar de A10 naar het zuiden is. Aangezien ik nu meemaak dat er in het geheel tussen de stadsdelen geen overleg is mbt werkzaamheden en de stad een grote verkeersinfarct is vanwege de slechte planning. Straten, grachten, worden afgesloten, zodat ik niet bij mijn artsen kan komen, ook het OLVG bereik ik via de Van Diemenstraat. Ik ben gehandicapt kan niet met openbaar vervoer, de enige vrijuit die ik nog heb is nog met mijn auto weg te gaan. Helaas worden mij bepaalde bezoeken onmogelijk gemaakt, houd u er wel rekening mee dat ook de ziekenauto's via de van Diemenstraat gaan. Dus helemaal afsluiten kan met geen

	mogelijkheid. Ik ben in Amsterdam geboren en getogen merk dat het beleid vaak gedaan wordt door mensen die buiten de stad wonen en eigenlijk niets met de stad hebben. Ik schaam mij voor de stad waar ik geboren ben en de laatste 14 jaar totaal heb zien verpauperen, door verkeerd beleid, zo vele met mij. Met vriendelijk groet, **06/10**
80	l.s., Na het bezoek van de inloopbijeenkomst en het lezen van de brochure mail ik u hierbij mijn reactie. Ik ben blij met het voornemen de van Diemen straat om te knappen omdat de straat er onnodig armoedig uit ziet. Meer groen is ook een positief punt. Niettemin heb ik een paar vragen. Waarom heeft de gemeente ervoor gekozen om bij dit ontwerp wel de fietsersbond te betrekken maar direct belanghebbenden en ervaringsdeskundigen als bewoners van bijvoorbeeld de Silodam buiten de voorbereidingen te houden? Er werd tijdens de inloopbijeenkomst geschermd met doorrekeningen door de computer waaruit zou blijken dat het voorstel haalbaar en veilig is. Van welke aannames is sprake bij de computer doorrekeningen en hoe worden kwalitatieve elementen als bv. de toenemende hoerigheid van fietsers, de veiligheid van senioren meegenomen in deze berekeningen? Mijn voorstel is om het ontwerp te handhaven met één wijziging t.w. het handhaven van verkeerslichten op het Barentszplein op basis van de navolgende motivatie: 1. Een twee richtingen fietspad zorgt voor versnelling en vergroting van het fietsverkeer waardoor een veilig afrit naar en op oprit vanuit de Silodam met de auto onmogelijk wordt gemaakt. 2. Oudere voetgangers en kinderen hebben nu al moeite het Barentszplein veilig over te komen omdat het voor fietsers optioneel is om te stoppen voor een rood verkeerslicht 3. Het verkeerslicht ter hoogte van de rechtbank wordt gehandhaafd en dat is blijkbaar geen belemmering voor de doorstroom dus dan geldt dat ook voor verkeerslichten op het Barentszplein 4. Op de Silodam zijn tientallen bedrijven gevestigd en wonen (duizenden) inwoners die deze strekdam maar op één manier kunnen verlaten. Dat er geen alternatieve vertrekroutes zijn dient zwaar te wegen Graag verneem ik uw reactie. Met vriendelijke groet, **06/10**
81	Amsterdam, 6 oktober 2024 Geacht ontwerpteam, Naar aanleiding van de plannen met betrekking tot de opknapbeurt Van Diemenstraat De verkeersveiligheid op de Van Diemenstraat (vlak voor de Westerkeersluis) is nu al zonder meer gevaarlijk te noemen met betrekking tot de afslag Van Diemenstraat/Van Diemenkade. De automobilisten rijden vanuit het verlengde van de Tasmanstraat direct na de Westerkeersluis vlak voor de vluchtheuvel naar links om via de andere rijstrook de Van Diemenkade in te kunnen rijden. Dit, om zodoende niet te hoeven omrijden om de Van Diemenkade op de legale en veilige wijze te bereiken. Dat moet dan vanwege het tegenliggend verkeer snel gebeuren met alle gevaarlijk gevolgen van dien voor met name fietsers en voetgangers op de noordzijde van de Van Diemenstraat en op de Van Diemenkade. Om dit te voorkomen zijn de gele trottoirblokken herplaatst!!!!! De gele betonblokken zijn niet ingetekend in het ontwerp. Als ze worden verwijderd, wordt de keuze voor de verkeersonveilige afslag Van Diemenstraat/Van Diemenkade voor het autoverkeer nog gemakkelijker gemaakt. **Daardoor kan door het autoverkeer met nog meer snelheid - over het trottoir vlak voor onze**

	woning - de hoek worden genomen. Dat is niet alleen voor ons maar ook voor voetgangers en andere verkeersdeelnemers op de Van Diemenstraat en voor die vanuit de Van Diemenkade gevaarlijk. **Fietsers, scooters en brommers rijden nu al op het trottoir, vlak langs ons huis.** De beugel op het trottoir tussen de voordeuren van de twee ingangen van de bewoners van Van Diemenstraat 420 is er geplaatst om te voorkomen dat de fietsers ons van het voetpad affietsen. Iedere dag fietsen er tientallen fietsers en bromfietsen, soms met een behoorlijke snelheid, over de stoep langs ons huis. Gelukkig voor ons staat er de beugel. De periode dat de gele trottoirblokken er niet lagen, parkeerden auto's, bestelwagen en zelfs vrachtwagen hun auto's vlak voor de deur en moesten wij er steeds op bedacht zijn dat we door het autoverkeer zouden kunnen worden aangereden als we de deur uitgingen. Als voorbeeld stuur ik een foto van een vrachtwagen die zo op de stoep reed tot voor onze deur en de stoep behoorlijk had beschadigd. Meestal lieten de chauffeurs de motor lopen, met als gevolg extra luchtvervuiling en trillingen die voelbaar waren in het hele huis. Die situatie was in het bijzonder gevaarlijk voor onze gasten bij het verlaten van de woning. Dit ongeoorloofd parkeren was voorbij nadat de beugel was geplaatst en de gele trottoirblokken weer waren aangebracht. Sindsdien voelen we ons al een stuk minder onveilig, hoewel niet veilig. Ik maak bij dit schrijven dus bezwaar tegen het verwijderen van de beugel en de gele trottoirblokken voor het huis Van Diemenstraat 420. Bij dezen richt ik aan U ons dringend verzoek ons te helpen en ervoor te zorgen dat de trottoirblokken blijven liggen en dat de beugel op het trottoir blijft staan. Dus geen keuze voor de esthetiek maar voor de ethiek (een keuze voor de veiligheid van in het bijzonder de bewoners Van Diemenstraat 420 en de voetgangers hoek Van Diemenkade/Van Diemenstraat). Daarbij wil ik u er op wijzen dat vanuit de Gemeente Amsterdam deze situatie inderdaad is ingeschat als gevaarlijk en dat er vanuit de gemeente niet voor niets de beugel en de trottoirblokken zijn aangebracht. De Gemeente Amsterdam heeft haar verantwoordelijk voor de veiligheid van haar bewoners door die ingreep genomen!! Ik ben graag bereid tot het geven van een nadere toelichting op die onveilige situatie. Vanuit de impressiefoto's is het niet duidelijk of het toekomstige dubbele fietspad aan de noordzijde doorloopt over de Westerkeersluis. Zo niet, dan betekent dat geen verbetering van de huidige situatie en zullen de fietsers tegen de richting in en over het voetpad vlak voor ons huis blijven rijden en dat zou, ondanks de beugel, nog altijd een onveilige situatie voor voetgangers op het voetpad vlak voor ons huis betekenen. Het is ook niet duidelijk of er helemaal geen fietspad meer loopt aan de zuidzijde van de Van Diemenstraat. Als dat inderdaad niet meer het geval is, dan betekent dit dat de fietsers komende vanuit de Houtmankade of vanuit de Tasmanstraat aan de overkant van onze woning moeten oversteken. **Dat lijkt mij een nog gevaarlijker situatie dan die er nu bestaat, temeer omdat het bij de fietsers, komende vanaf het Pont en in de richting van het Centraal Station, om telkens grote aantallen gaat die zich bij het oversteekpunt tegenover onze woning ophopen voordat ze kunnen oversteken.** Hoogachtend, **Voor beeldtoelichting verwijs ik U naar de bijlage bij deze brief! (Ook in bijlage kopie van bovenstaande tekst)** **6/10**



Huidige situatie met beugel en trottoirblokken, die zorgen voor een relatief veiliger situatie.



Niet legale oversteek van auto's naar naar Van Diemenkade levert gevaarlijke situaties op voor m.n. voetgangers en fietsers en ook voor auto's.



Rode lijn laat zien dat de situatie nog onveiliger is als de gele trottoirblok op het vluchtheuvelte wordt verwijderd, omdat er dan met nog hogere snelheid de Van Diemenkade wordt ingereden.



Diemenstraat 420. Dit was een van de velen maar het niet huis trilde onder het gewicht. Voor de schade zie volgende foto. Mijn protest werd door de



Geachte mevrouw xx,

Naar aanleiding van uw brief en ons telefoongesprek.

Hartelijk dank voor de toezegging dat "het nietje bij de voordeuren ook in het nieuwe ontwerp terugkomt".

Wat de anti-parkeerbanden betreft zijn wij van mening dat die wel nodig zijn, omdat ook als er een verhoogde stoeprand komt, die wellicht niet langs de afslag richting van Diemenkade zal worden aangelegd. Indien dat wel het geval zou zijn, dan is het voor het autoverkeer lastig of niet mogelijk om de Van Diemenkade te bereiken. Als die er niet komt, dan is het voor het auto- (en ook vrachtverkeer) weer net zo makkelijk om hun (vracht-) auto voor onze deur te parkeren.

U schrijft: "Door het doortrekken en verhogen van de stoeprand in het nieuwe ontwerp zal het misbruik verkleinen". Gezien het gevaar voor de fietsers en voetgangers gaat het onzes inziens niet om het verkleinen van het misbruik maar om dat misbruik zo goed als onmogelijk te maken. Zoals gezegd de esthetiek zou het niet mogen winnen van de ethiek. Het gaat niet alleen om onze veiligheid (die op zich al reden genoeg zou moeten zijn, om die anti-parkeerbanden te laten liggen).

Voor toelichting zie foto's in de bijlage!

Uit ons telefoongesprek heb ik begrepen dat het toekomstige dubbele fietspad aan de noordzijde "nog"" niet zal doorlopen over de Westerkeersluis. Dit betekent geen verbetering van de huidige situatie want de fietsers zullen tegen de richting in en over het voetpad vlak voor ons huis blijven rijden en dat zou, ondanks de beugel, nog altijd een onveilige situatie voor voetgangers op het voetpad vlak voor ons huis betekenen.

Temeer daar er helemaal geen fietspad meer loopt aan de zuidzijde van de Van Diemenstraat naar de Van Neckstraat. Dit betekent dat de fietsers komende vanuit de Houtmankade of vanuit de Tasmanstraat aan de overkant van onze woning moeten oversteken. De situatie bij de oversteek hoek Tasmanstraat/Houtmankade is nu al gevaarlijk (zie foto's). Dat lijkt mij een nog gevaarlijker situatie dan die er nu bestaat, temeer omdat het bij de fietsers, komende vanaf het Pont en in de richting van het Centraal Station, om telkens grote aantallen gaat die zich bij het oversteekpunt tegenover onze woning ophopen voordat ze kunnen oversteken op een punt waar het autoverkeer de Houtmankade inrijdt.

Voor toelichting zie foto's in de bijlage!
13/10



Opeenhoping van fietsverkeer bij hoek Hoytmankade/Tasmanstraat,
zelfs op dat punt verre van ideaal en dat verkeer moet na de Westerkeersluis
oversteken om de Noordzijde van de Van Diemenstraat te reiken,



Hier zouden de fietsers dus moeten oversteken om de Zuidzijde van de Van Diemenstraat te bereiken, heel gevaarlijkj dus!!!



Fietsverkeer richting Van Neckstraat/Centraal Station, dat zou na de Westerkeersluis moeten oversteken terwijl er ook autoverkeer op dat punt naar de Houtmankade (linkerzijde) zou kunnen inslaan. Heel gevaarlijk dus!!!

	 Verlaagde stoep die wellicht ook zo moet blijven na de aanpak. Het is zichtbaar hoe gemakkelijk het troottoir kan worden opgereden.
82	Ik ben zeer te spreken over het doortrekken van het tweerichtings fietspad. Wel vind ik het onverantwoord om het laatste stuk over de brug niet meteen mee te nemen in dit plan. Fietsers uit de Houthaven of komend van de pont moeten straks drie keer oversteken bij het kruispunt. Dat gaan ze niet doen dus er zal volop tegen het verkeer ingefietst worden(wat nu ook al gebeurd om twee keer oversteken te vermijden). Door een voorsorteerstrook naar rechts in te leveren op de brug moet er ruimte genoeg zijn voor een breed fietsspad. Hopelijk staan bureaucratische belemmeringen, verschillende potjes voor weg en- en brugonderhoud , logische planafbakening niet in de weg. mvgr **7/10**
83	Beste, Realiserend dat het om een voorlopig ontwerp gaat zou ik hier toch al bezwaar willen maken tegen het opheffen van verkeerslichten op dit kruispunt. Bij drukte zoals nu regelmatig op de kruising is zal oversteken als automobilist, fietser of voetganger naar of van de Silodam en naar of van de Barendzplein de overkant onveilig halen. Het geeft bovendien vertragende situaties omdat er voor al het afslaande verkeer naar of van de van Diemenstraat of naar of van Westerdoksdijk gewacht moet worden om af te slaan. Ik hoop dat er nog eens goed naar deze punten gekeken wordt en dat veiligheid bovenaan komt te staan in plaats van doorstroming dat in dit plan de plank volledig misslaat. Met vriendelijke groet, **7/10**
84	Dag! Hierbij doe ik u onze Zienswijze toekomen inzake het ontwerp Diemerstaat Vriendelijke groet, bestuur VoetgangersVereniging Nederland **7/10** Aan: de gemeenteraad Amsterdam en de wethouder mobiliteit betreft : aanpak fiets- en voetpaden van de Van Diemenstraat Amsterdam, 7 oktober 2024

	De gemeente gaat de rijbaan en fiets- en voetpaden van de Van Diemenstraat aanpakken. Ze gebruiken de komende opknapbeurt ook om de straat veiliger en overzichtelijker te maken. Over dit onderwerp hebben wij vooralsnog deze zienswijze. Omdat relevante stukken, tekeningen, verkeersdata en verkeersonderzoeken ontbreken is het op dit moment nog niet mogelijk een finaal advies te geven. Wat de plannenmakers willen bereiken, en voor welke belanghebbenden, blijkt overigens ook nergens uit. Vooralsnog hebben wij de volgende opmerkingen bij het ontwerp: ● VoetgangersVereniging Nederland (VVNL), als betrokkene bij het 'toetsteam', is niet om advies gevraagd. De Fietsersbond, als betrokkene bij het 'toetsteam', wel. Dat verbaast ons. Waarom heeft u ons niks gevraagd? Hierbij blijkt er een werkgroep "Verkeerslichten" te bestaan die hierover met de fietsersbond overleg voert. Blijkbaar hebben verkeerslichten in de ogen van de gemeente niets met voetgangersbescherming te maken. ● De route is een van de drukste toegangsroutes van Amsterdam. Zie de verkeersprognose uit het Verkeersmodel Amsterdam voor alleen al voertuigen: 15.000-20.000 per etmaal in 2035. In de ochtendspits zijn dat er 2.000 tot 3.000; waaronder OV-bussen, vrachtwagens en veel touringcars voor toeristen. Het fietspad hoort tot het Amsterdamse plusnet voor fietsen. Het Plusnet Fiets is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief worden gebruikt. ● Ook voor Noord is dit een belangrijke route vanwege de toename van reizigers naar de Pontsteiger. ● Bewoners van de Pontsteiger, Van Diemenstraat en ouders van de Zeeheldschool dringen al jaren aan op meer veiligheid rond de GVB-pont, de kruisingen bij de brug en de oversteek naar de. Er zijn drie noodverbanden gelegd. Maar ondanks al hun inspanningen bleef de straat een racebaan met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. ● In de drukke ochtendspits is de situatie nu al onhoudbaar, met fietsers die tegen het verkeer inrijden, door rood rijden en over de stoep rijden. Dat wordt met de plannen alleen maar erger. Geduw en getrek. Het is er druk, heel druk. En het past allemaal niet meer. ● Als voetganger is het levensgevaarlijk om bij het Barentszplein en de van Diemenstraat de rijbaan over te steken. Laat staan dat er ook een fietssnelweg komt. Dat geldt voor kinderen die zelfstandig naar de basisschool gaan. Of een ouder met kinderwagen. ● De Zeeheld school wordt met de fiets onbereikbaar. De enige toegang straks is via een voetgangersgebied waar nu al veel ouders met de auto hun kinderen afzetten. Dat kan niet de bedoeling zijn. ● In een antwoord op een raadsadres over de ODE-brug stelden verkeersambtenaren dat een zebrapad over een tweerichtingsfietspad schijnveiligheid biedt. Waarom wordt hiervoor dan toch gekozen bij nota bene de oversteek naar de Zeeheld school? ● Om voetgangers te beschermen, is een verhoogde, niet-vergevingsgezinde stoeprand nodig bij de van Diemenstraat langs het fietspad. Komt deze er? Wij denken dat het ontwerp te weinig rekening houdt met voetgangers en nu niet geschikt is om in uitvoering te nemen. Hoogachtend voorzitter VoetgangersVereniging Nederland
85	Goedemiddag, Als buren van de gehele Silodam zijn we het eens over veel punten die onveilige situaties kunnen creëren. Ik onderschrijf deze reactie. We hebben de plannen zorgvuldig bestudeerd. We zijn blij met de aandacht voor mogelijke verbeteringen aan de Van Diemenstraat. Maar we zijn geschokt over het plan voor het kruispunt Westerdoksdijk/Van Diemenstraat/Silodam/Barentszstraat. U geeft aan dat daar de rijsnelheid op 50 km per uur blijft. Tegelijkertijd wilt u de verkeerslichten verwijderen. Wij denken dat dit een zeer onwenselijke en ook gevaarlijke keuze is om de volgende redenen: • Inderdaad rijden mensen met 50 km per uur over dit kruispunt. Een gevaarlijk kruispunt alleen al door de bocht die de weg er neemt.

	• De stroom auto's en fietsers over de Westerdoksdijk/Van Diemenstraat is nagenoeg continu gedurende de spitstijd, die loopt van zeker 7:15 tot 9:15 uur en van 16:00 tot 18:00 uur. • Dat betekent dat het op die tijden voor auto's die vanaf de Silodam of vanuit de Barentszstraat richting Station CS of richting Westpoort willen rijden, dan nagenoeg onmogelijk is om zich in deze stroom te voegen, en al helemaal niet om over te steken en de andere kant op te rijden. • Auto's die juist vanuit die spitsstroom de beide straten in willen, kunnen dan niet oversteken naar de straat van hun keuze en blokkeren al wachtend op een gaatje de stroom achter zich. • Als de bus dan ook nog eens in deze zelfde stroom halt moet houden om passagiers te laten uit- en instappen, geeft dat een groot oponthoud. • Op de Silodam rijden elke dag niet alleen veel auto's van bewoners de dam op en af, maar ook vele busjes van bezorgers, verbouwers, reparateurs en geregeld ook politie, brandweer en ambulances. • Ambulances en andere hulpdiensten moeten ALTIJD vrij de Silodam kunnen oprijden en afrijden. • Zelfs nu met verkeerslichten zijn er veel fietsers die gewoon doorfietsen. Zonder verkeerslichten zal er geen argument meer zijn hen daarop aan te spreken. • Voor voetgangers wordt het zonder verkeerslichten een serieuze uitdaging zonder gevaar over te steken. Dat geldt des te meer voor kinderen, ouderen en gehandicapten. De verkeersstroom op het traject Van Diemenstraat/Westerdoksdijk is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen en vormt een deel van de Amsterdamse (binnen)ring waarover mensen de stad in- en uitrijden. Dat is juist de reden dat er 50 km mag worden gereden! In feite zou de kruising Silodam/Barentszstraat/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat de enige kruising worden in het westelijke deel van deze binnenring tussen de Piet Heintunnel en de Spaarndammertunnel die dan geen verkeerslichten meer heeft. Zo worden bijv. bij de kruising bij IJdock, die een stuk rustiger is dan het Barentszplein, wel de verkeerslichten gehandhaafd. Wij zijn ervan overtuigd dat het afschaffen van de verkeerslichten veel meer verkeersslachtoffers zal veroorzaken. Wij weten dat zulke ingrijpende wijzigingen pas na veel moeite en tijd kunnen worden teruggedraaid. We vinden het daarom des te minder verantwoord de verkeerslichten af te schaffen. Daarom verzoeken we u dringend in uw plannen de verkeerslichten op de kruising Barentszplein/Silodam/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat alsnog te handhaven. vriendelijke groeten, **7/10**
86	Amsterdam, 7 oktober 2024 Goedemiddag lezer, Onlangs bezochten wij de Inloopbijeenkomst bij school De Zeeheld ivm een mogelijke opknapbeurt Van Diemenstraat. Bij deze willen wij u laten weten dat we ons rot schrokken van de door u voorgestelde plannen. * Een grote mate van onveilige oversteekplaatsen voor zowel de voetgangers als voor de fietsers en auto's staat ons te wachten. Het begint al bij de Van Diemenstraat gezien vanaf de Westerkeersluis. Fietsers die vanaf de Distelweg- en NDSM ponten en de nieuwe Houthaven naar het centrum willen moeten eerst via de 2 stoplichten van de Tasmanstraat en de Houtmankade, over de Westerkeersluisbrug naar de Van Diemenstraat om vervolgens, zonder verkeerslicht, over te steken naar het vervolg van het fietspad. Op dit stuk van de weg is het 50 km en dat maakt het oversteken onveilig en bijna schier onmogelijk. * Vwb de Silodam opkomen of afrijden. Dit wordt nu goed geregeld door verkeerslichten en een zebrapad. Het geeft een veilig en overzichtelijk gevoel. Zeker voor ouderen die slecht ter been zijn. Het door u voorgestelde plan geeft een onrustig verkeersbeeld. Zeker als de automobilist 50 km mag rijden en de zebrapaden zal gaan negeren. In uw plan verdwijnen de verkeerslichten en moet de voetganger, fietser en automobilist het maar uitzoeken wanneer je kan oversteken om naar CS of richting Houthavens te gaan. Dit is bijna onmogelijk zeker nu er in uw plannen ook nog een twee-baans fietsenstroom voor de Silodam komt. Daarnaast stelt u een soort mini-rotonde voor waardoor alleen via een bocht de Silodam en/of de Barentszstraat te bereiken is. Ook zien we dat

	er een boom gepland staat pal voor de Silodam waardoor het zicht op de fietsers nog meer belemmert wordt. *Het verdwijnen van de bushaltes in de insteekhavens is voor ons een raadsel. Nu kan er nog goed en overzichtelijk gewacht worden en kan het verkeer gewoon doorrijden. Bij het gebruik van de weg als halte ontstaan er files en staan de wachtenden pal naast de 50km weg. * Vwb de verkeerslichten is het ons een groot raadsel waarom die bij de oversteek Westerdok richting parkeergarage IJdock wel blijven bestaan. Kortom wij zien de voorgestelde plannen als een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie, hierbij komt dat door de werkzaamheden bij de wijziging de straat lange tijd niet begaanbaar wordt. U zou ons als bewoners meer dan plezieren ons serieus te nemen en te betrekken in uw snode plannen. **7/10**
87	Beste xx, Hierbij reageer ik graag op het voorstel voor onderhoud op de Van Diemenstraat. Allereerst - wat fijn dat er aan gewerkt gaat worden! Ik heb vanuit mijn woning uitzicht op het kruispunt bij het Barentzplein en kan elke dag zien hoe rond de spits de massa's fietsen vast komen te zitten tussen de auto's. Hier ontstaan vaak gevaarlijke situaties. Door het dubbele fietspad aan de ij-zijde door te trekken hoeven fietsers niet hier over te steken - een grote verbetering lijkt me! Ook de vergroening van dit nu vrij kale en onoverzichtelijke kruispunt maken mij erg enthousiast! Ik heb echter een grote bedenking bij het voorstel: het dubbele fietspad loopt maar tot aan de brug. Fietsers die van de pont bij de Ponsteiger komen en naar Centaal willen moeten in het nieuwe plan dus 2x bij een stoplicht oversteken, en vervolgens nog een keer de weg oversteken met haaientanden. Mijn inschatting is dat veel Amsterdamse fietsers tegen het verkeer in de brug zullen oversteken. De logische oplossing is om het fietspad op de brug ook dubbel te maken. Hier is natuurlijk heel weinig ruimte, maar mensen gaan er toch fietsen - dus beter dit in veilige banen te laten verlopen. Het dubbele fietspad aan de andere kant van de brug kan dan een enkel fietspad worden. Mensen die van de houtmankade komen kunnen dan niet meer meteen de brug over maar moeten eerst over steken. Mijn inschatting is echter dat dit een veel kleinere groep is dan de mensen die van de pont en de houthavens komen en richting centraal gaan. Kortom: heel mooi plan, ik kijk er enorm naar uit. Als het dubbele fietspad door wordt getrokken over de brug is het perfect. Hartelijk dank voor het lezen en de inzet voor onze wijk! Als er vragen zijn hoor ik het graag. Met vriendelijke groeten, **7/10**
88	Geachte heer, mevrouw, Hierbij wil ik u mijn reactie gevenop het plan van Diemenstraat. Ik fiets en wandel regelmatig op en vlakbij de Diemenstraat. Ik steek zowel lopend als met fiets over op de diverse oversteekplaatsen zowel aan de Oost als Westzijde van de van Diemenstraat. Wat mij de afgelopen week opviel is de zeer grote verkeerstromen van auto's die in beide richtingen door de van Diemenstraat heen moeten. Dankzij de stoplichten kun je nog oversteken. Dit mis ik bijvoorbeeld bij de verderop gelegen afslag Westerdokskade. Hier moet je soms lang wachten voordat je **veilig** kunt oversteken naar het fietspad richting korte Prinsengracht. Omdat ik dit vervelend vind en ook de drukte bij de eenhoornsluis liever vermijd, rijd ik graag om langs het IJ naar de oversteek bij het Barentzplein. Datzelfde geldt voor het oversteken van de van Diemenstraat bij de Houtmankade, ik vind daar het zicht op de optrekkende auto's die van de brug afkomen slecht. Mijn verzoek zou dan ook zijn om bij het Barentzplein de stoplichten te handhaven en extra stoplichten te maken bij de geplande oversteek vlakbij de houtmankade.

	Tevens vraag ik mij af of het op de rijbaan laten stoppen van de bus de doorstroming niet belemmert. In- en uitstappen kost tijd en ik vind het niet wenselijk dat de bus al begint te rijden voordat je een plek heb gevonden in de bus. In afwachting van de verdere planvorming, Met vriendelijke groet **7/10**
89	Geachte mevrouw, meneer, In reactie op het plan voor de Van Diemenstraat schrijf ik als bewoner van de Silodam (betonnen silo). Het plan vind ik kort gezegd onverantwoordelijk en onveilig. Het belangrijkste vind ik dat de snelheid van 50 km voor auto's echt omlaag moet en bij de bocht van de Silodam/Barentzsplein het beste naar 15km. Het is echt een heel gevaarlijke plek waar bijzonder veel verkeer doorheen gaat: doorgang rondom/door Amsterdam, diverse scholen, ook in de Houthavens, bewoners, (ouders met) kinderen, scholieren, ouderen, mensen in rolstoelen of slecht ter been. Als bewoner, (stads-)fietser en wandelaar kom je er dan niet meer veilig doorheen of moet je eindeloos wachten, want er wordt nogal doorgeduwd hier, zeker nu met veel fat bikes, e-bikes e.d. Stoplichten zijn daarom van belang hier. Dat is direct verbonden met wt ik hierboven schrijf. Dit is niet een plek waar je die weg kunt halen. Er is al veel en heel helder over geschreven door andere bewoners en ik sluit me in dit geval overal bij aan. Ik stuur een link mee met heldere onderbouwing van Walther Ploos van Amstel van waarom dit ontwerp niet verantwoord gaat werken. Veiligheid boven doorgang stellen> We leven in de stad, snelle doorgang kun je daarbuiten creëren: https://www.waltherploosvanamstel.nl/wat-is-er-allemaal-mis-met-de-nieuwe-verkeersplannen-voor-de-amsterdamse-van-diemenstraat/ Ik hoorde ook van medebewoners hoe de 'inspraakavond' verliep. Ik kon daar niet bij zijn vanwege werk. Maar dat klinkt als een slechte opzet of misschien wel met opzet zo slecht, waar inspraak niet mogelijk was. Zo bouw je geen vertrouwen op met burgers. De tijd om het zo hiërarchisch voor te leggen onder het mom van inspraakavond lijkt me echt voorbij. Dat moet in Amsterdam echt beter kunnen! Ik hoop zeer dat het plan drastisch wordt aangepast voor veiligheid, vertrouwen en werkelijke doorstroom door doordachte en met aandacht voor *iedereen* die hier leeft en reist (niet alleen auto's). Hartelijk dank voor uw lezen en overweging. Met vriendelijke groet, **8/10**
90	Beste xx Bijgaande vindt onze reaktie op het Plan Van Diemenstraat Met vriendelijke groet PLAN VAN DIEMENSTRAAT September 2024 Besten De ouderenwoongroep Abraham-Silodam doet een dringend verzoek om de stoplichten op het Barentszplein behouden, dit ter wille van onze veiligheid en de mogelijkheid tot in- en uitrit van de Silodam. Het gaat om de bereikbaarheid van de Silodam en van de voorzieningen. De circa 550 bewoners van de Silodam moeten voor alle voorzieningen de Van Diemenstraat oprijden dan wel oversteken. Het voorgestelde plan maakt van de Silodam een enclave, die moeilijk te verlaten en moeilijk te bereiken is.

	De stoplichten zijn noodzakelijk vanwege 1. een veilige oversteek door voetgangers van het brede fietspad (met twee richtingen) en de twee autobanen. - als voetgangers en zeker voor (hoog)bejaarden en mensen, die minder valide zijn, voldoet een zebrapad niet. Zowel voor het oversteken van het brede fietspad als de twee autobanen zijn stoplichten hoogst noodzakelijk. - In heel Amsterdam blijkt dagelijks dat het recht van oversteken op een zebrapad door fietsers en auto's slechts zelden wordt geëerbiedigd. - 2. Voor fietsers bij de veilig uit- en inrit van de Silodam. Voor fietsverkeer dat gebruik maakt van het twee-richtingen-fietspad, zal het de op- en afrit van de Silodam geen groot probleem zijn. Echter als het fietsverkeer wil oversteken, ondervinden zij visa-versa dezelfde obstakels als de voetgangers en de auto's. - 3. de mogelijkheid dat auto's de Silodam soepel kunnen verlaten en bereiken zonder filevorming en of blokkering van fietsers en het doorgaand verkeer op de twee autobanen. Het verkeer van en naar de Barentszstraat ziet er op het voorgestelde plan ondoenlijk uit. Ook maken wij ons zorgen of we nog wel bereikbaar zijn voor de hulpdiensten als bijvoorbeeld de bussen het doorgaand verkeer systematisch blokkeren. Kortom, wij vinden het een slecht plan en verwijzen het terug naar de tekentafel, alwaar onze deelname aan het verkeer dan wordt veilig gesteld. Met vriendelijke groet **8/10**
91	Geachte Barentzplein-werkgroep, Naar aanleiding van de inloop-avond m.b.t. de nieuwe inrichting van het Barentzplein hebben we de volgende opmerkingen: - Allereerst de ervaring dat sinds het verbod voor auto's om Amsterdam CS aan de voorzijde te passeren, de Van Diemenstraat-Westerdoksdijk overvol is geraakt met verkeer. De Haarlemmer-Houttuinen zijn een oase van rust. Het verkeer in dit deel van de stad is dus ZEER ongelijk verdeeld. - Wat is er mis met de huidige indeling? Wat gaat waar mis en wat moet er worden verbeterd. Ik heb begrepen dat het met name gaat om 'de doorstroming' vooral voor de hulpdiensten, en dat het oversteken veiliger moet worden. Volgens mij helpen de huidige plannen daar niet bij. 2 nauwe eenbaanswegen waarop ook nog eens de bus zal stoppen en dan zonder voorsorteerbaan zodat ook de auto's op de rijbaan moeten stoppen die moeten afslaan naar de zijwegen, helpen niet voor de doorstroming. Sterker nog, die maken het alleen maar gevaarlijker, doordat het gehaaste doorstroomverkeer deze obstakels zal willen omzeilen dan wel inhalen. Het wordt rampzalig, omdat sommige asociale bestuurders gevaarlijke capriolen gaan uithalen. - De stoplichten worden verwijderd. De route vanaf C.S. wordt vaak gebruikt als racebaan! Ik heb nog nooit gehoord dat wegen veiliger werden door het vewijderen van stoplichten. Juist omgekeerd: als een weg gevaarlijk blijkt te zijn worden er vaak juist stoplichten aangelegd en vaak help dat. Zonder stoplichten wordt het onmogelijk om onze kinderen zelfstandig naar school te laten lopen. Vanaf de Silodam moeten ze nu eerst via het zebrapad het levensgevaarlijke 2-richtingen fietspad levend zien te overkomen en vervolgens ook de auto's nog zien te ontwijken. Geen doen! - Er is niet alleen geen rekening gehouden met onze kinderen (en bijv. slechtzienden) maar ook geen rekening gehouden met het gemotoriseerde verkeer van en naar de Silodam. Men heeft zich duidelijk verkeken op het aantal auto's waar het om gaat. Het zijn nl. niet alleen de auto's die zichtbaar staan geparkeerd, maar ook nog eens 3 x 60 auto's in de verzonken parkeergarages, plus de auto's in de parkeergarage aan het begin van de Silodam. Die moeten er allemaal in en uit en dan heb ik het nog niet over de talloze bestelbusjes van

	leveranciers en nutsvoorzieningen die de hele dag af en aan rijden. Hoe dacht u dat zonder voorsorteerbaan en zonder stoplichten voor elkaar te krijgen? Een van uw medewerkers zei dat wanneer de bus op de rijbaan stopt hiervoor ruim gelegenheid is omdat die het verkeer tegenhoudt, maar dat is dan 1 x in de 10 minuten! (En dat nog in het gunstigste geval). Wij gaan er vanuit dat de gemeente de mening/aanbevelingen van de bewoners (ervaringsdeskundigen en direct betrokkenen) in de besluitvorming meeneemt. Met vriendelijke groet, **8/10**
92	Geachte heer/mevrouw, Als belanghebbende heb ik met veel interesse de plannen voor de opknapbeurt van de Van Diemenstraat bekeken. Graag laat ik u weten dat ik mij grote zorgen maak over het verwijderen van de stoplichten op de kruising bij het Barentszplein. - de kruising ligt in een bocht waardoor deze niet van alle kanten erg overzichtelijk is. - de snelheid blijft 50 km per uur - het auto- en fietsverkeer op de Van Diemenstraat/Westerdoksdijk is al druk en zal in de toekomst alleen maar toenemen - een voorrangsplein gaat uit van goed fatsoen van de verkeersdeelnemers. In mijn ervaring is dat beslist niet het sterkste punt van de verkeersdeelnemers in Amsterdam. - in- en uitgaand verkeer van de de Silodam moet een tweerichtingsfietspad oversteken wat ondoenlijk wordt met de hoeveelheid fietsers die sterk variëren in snelheid. - in het plan wordt groen toegevoegd op de kruising. Hoewel dit goed is voor de leefbaarheid en de luchtkwaliteit lijken ze het zicht te belemmeren. De combinatie van bovenstaande punten maakt dat de kruising zeer gevaarlijke situaties zal opleveren en dat het ondoenlijk wordt voor voetgangers, fietsers en automobilisten de Silodam cq het Barentszplein te verlaten en te betreden. Ik verzoek u derhalve een goede inventarisatie van de verkeersbewegingen ter plaatste te maken voordat er geld verspilt wordt aan een kruising die vrijwel zeker gevaarlijke situaties gaat opleveren. Tevens verzoek ik u de stoplichten op deze kruising in een bocht te handhaven zodat ook ouderen, gehandicapten en kinderen de kans krijgen deze over te steken. Met vriendelijke groet, **8/10**
93	Beste gemeente, graag deel ik mijn zienswijze omtrent dit voorstel. Als bewoner van de Silodam voorzie ik veel problemen als de stoplichten niet terugkeren na de herinrichting van het kruispunt. Het is een goed idee om het fietspad twee richtingen te maken, maar als invoegende voetganger, fietser of automobilist wordt het onmogelijk om van de Silodam af te komen of om er op te geraken, het kruispunt over te steken. Het is nu al vaak dat fietsers door rood rijden en schuin oversteken, deze kruising is erg onoverzichtelijk... Als voorbeeld haal ik graag het verkeersplein bij Driemond aan, in de Provincialeweg naar Weesp. Dit verkeersplein heeft een paar stoplichten, niet op elke hoek en sinds dit veranderd is, is de doorstroming goed, automobilisten moeten afremmen en fietsers hoeven nooit lang op groen licht te wachten. Zie bijgevoegde plattegrond. Ik hoop dat U nog eens goed kijkt naar de voorgestelde oplossingen, ik weet dat veel omwonenden hun zienswijze hebben ingestuurd.

	Met vriendelijk groet, **9/10** 
94	L.s., Ten aanzien van het ontwerp Van Diemenstraat, hierbij mijn opmerkingen. Het plaatje biedt groen & ruimte, dat is natuurlijk aardig. Als het gaat over **veiligheid** maak ik **ernstig bezwaar tegen het voorliggende plan met name over het kruispunt Barentszstraat/ Van Diemenstraat/Silodam zonder het plaatsen van stoplichten**. Achter het Centraal Station is het verkeersplein met alleen fietsers en wandelaars een geslaagd project te noemen. Maar de verkeerssituatie is hier van een volstrekt andere orde. De Silodam kent 344 appartementen, over 3 gebouwen verdeeld en 6700 m2 bedrijfsruimte; dat betekent juist in de spits veel woon-, werk en schoolverkeer. Om het een veredelde uitrit voor parkeergarages te noemen is bijna beledigend. Een deel van de bewoners is 65+ en heeft juist lopend of op de fiets behoefte aan een overzichtelijke en veilige oversteek, of dat nu rechtdoor, linksaf of rechtsaf is. De geschetste situatie – zonder stoplichten en als een soort oprit/uitrit - brengt een onverantwoord risico met zich mee. Ziet u voor u hoe deze mensen in de spits de bus moet halen? U weet als geen ander hoe hard er – veelal elektrisch – zonder op- of omkijken wordt gefietst. Zeker als er een tweebaans fietspad komt met woon/werk/pakketbezorgers die allemaal haast hebben en dan zonder stoplichten als razenden kunnen doorfietsen. In de spits is dat een massale beweging. Het is mét stoplichten nu al alarmfase 1. Auto's die in de spits linksaf of rechtsaf willen gaan van de Van Diemenstraat of de Westerdoksdijk, of het kruispunt van Barentszstraat <> Silodam willen oversteken zullen voor opstoppingen gaan zorgen, willen zij geen fietsers omver rijden. En dat terwijl het plan doorstroming beoogt.

	De zogenoemde meting door de Fietsersbond is om 13.00 uur gedaan, een rustig moment wat totaal niet strookt met de werkelijkheid van de spitsuren. Daarnaast heeft Fietsersbond duidelijk belang bij het geven van de status "uitrit" van de Silodam. Onbegrijpelijk en onaanvaardbaar als u zich daar in laat meebewegen. De gemeente heeft de Voetgangersbond niet betrokken bij het opmaken van het plan. Mensen moeten veilig kunnen oversteken. En behalve schandalig niet conform het protocol, of dit juridisch haalbaar is, betwijfel ik. Bovendien heeft verkeerswethouder Van de Horst juist beloofd dat er meer aandacht voor de veiligheid van voetgangers komt en dat 2025 in het teken daarvan zal staan. Ook dit zie ik nergens in uw plannen terug. Helaas kon ik zelf niet aanwezig zijn bij de voorlichtingsavond van 1 oktober jl., maar wat ik van bezoekers heb gehoord, heeft dat nergens gerustgesteld. Heel jammer, want dat maakt zo'n avond een farce, terwijl dat juist verbindend zou moeten zijn. Ik ben bang dat dit plan nog heel veel tijd en energie (en geld) gaat kosten als omwonenden hier niet worden gehoord. Ik hoop dat u met alternatieven komt voordat het een langdurig gesleep gaat worden. Het alternatief moet vooral over veiligheid gaan. Het zal ondoenlijk en kostbaar zijn om "klaar-overs" of verkeersregelaars in te zetten tijdens de spits, maar misschien kunnen er geavanceerde stoplichten – die de drukte van het moment meten - tijdens de spits worden ingeschakeld. Het plan zoals het er nu ligt is onverantwoord en onacceptabel. Met vriendelijke groet, **9/10**
95	Geachte Mevrouw/mijnheer. Naar aanleiding van de plannen herinrichting Van Diemenstraat zou ik daar graag wat op en aanmerking over willen geven. Ik beperk mij tot de situatie van de Silodam omdat ik daar zelf woonachtig ben. Een positief aspect van het ontwerp is het verplaatsen van het fietspad naar de noordzijde van de straat. Het huidige fietspad is veel te smal en levensgevaarlijk. Een groot bezwaar maak ik tegen het verwijderen van de stoplichten bij de Silodam en het Barentzplein. In deze situatie wordt de Silodam een uitrit. Komende vanaf de Silodam moeten wij eerst een druk fietspad over en dan maar hopen op de goodwill van andere weggebruikers dat wij mogen invoegen. Ik wijs uw daarop dat op de Silodam heel veel mensen wonen en bedrijven zijn gevestigd. Het verkeer wat de Silodam op en af rijdt is intensief. Zonder stoplichten staan wij dus in de file op de Silodam. Wat betreft de doorstroom van de van Diemenstraat verbaasd het mij dat de bushalte verdwijnt en dat de bus midden op de rijbaan stopt om passagiers in-en-uit te laten stappen. De doorstroming wordt beperkt door de brug en de stoplichten aan het eind van de van Diemenstraat en de stoplichten bij het IJdok halverwege de Westerdokdijk. En natuurlijk het intensieve gebruik van de Diemenstraat/Westerdokdijk. Ik hoop dat uw nogmaals goed naar de plannen gaat kijken en dat het stoplicht behouden zal blijven. Met vriendelijke groet **9/10**
96	Beste mevrouw, mijnheer, Ik heb het ontwerp gezien en het wordt in plaats van een al druk kruispunt een onmogelijk kruispunt. Het enige positieve is een tweebaans fietspad, maar zonder stoplichten een levensgevaarlijk fietspad.

	Hoe kun je vanuit een uitrit (Silodam) over een tweebaans fietspad op de weg komen met je auto. Daarnaast hoe steken oudere mensen, ouders met kinderen over op dit tweebaanssnelweg fietspad. Ik steek iedere ochtend en avond over het fietspad aan de Ijzijde van het station. Van de fietskelder naar het CS. Als je daar als voetganger over moet steken moet je ogen overal hebben. Ik ben snel genoeg om zigzaggend tussen de fietsen en fatbikes over te steken maar zie regelmatig mensen staan die niet over durven te steken. Geen fietser die nameiijk stopt voor het zebrapad. Ik ga ook maar op goed geluk over. Het gaat hier niet anders worden in dit plan. Zebrapaden waar niet over te steken valt. Auto's die daartussen ook nog moeten proberen over te steken. Er tegen de 500 appartementen en bedrijven op de Silodam. De mensen die daar wonen en werken gaan meerdere malen per dag met de auto, fiets of lopend de Silodam af. Zonder stoplichten gaan er ongelukken gebeuren. Ga ervan uit dat er opnieuw naar dit plan gaat worden gekeken. Groeten **9/10**
97	Beste, Als bewoner van de Silodam ben ik erg geschrokken van het verdwijnen, in het ontwerp, van de stoplichten bij de kruising Silodam, Barendzplein, Van Diemenstraat. Gezien de drukte in de spits is er geen mogelijkheid om de Silodam af of op te rijden zonder behulp van stoplichten. Graag aanpassen dus, bedankt. **10/10**
98	Beste lezer, Met deze mail laat ik weten dat ik mij niet kan vinden in de ontwerpplannen aangaande de renovatie van de Van Diemenstraat en het Barentzplein. Een aantal van mijn buurtgenoten van de Silodam heeft inhoudelijke punten aangedragen waarom de plannen niet leiden tot verbetering en zelfs tot onveiligheid. Ik sluit mij aan bij wat mijn buurtgenoten in hun reactie hebben aangegeven en voorgesteld. Met vriendelijke groet, **10/10**
99	Beste mensen van de klankbordgroep, Tijdens de bijeenkomst is mij gevraagd jullie te mailen omdat mijn vragen erg specifiek waren. Inmiddels heb ik gesproken met een aantal buren die niet de mogelijkheid hadden om aanwezig te zijn in de school. Wij wonen in het blok van Diemenstraat tussen xx en xx. Wij maken ons zorgen over de volgende zaken . • Geluidsoverlast De rijbaan voor de auto's komt dichterbij onze woningen nu het fietspad aan onze zijde wegvalt dat betekend meer geluidsoverlast van het gemotoriseerde verkeer, wat wordt de afstand van de rijbaan naar de woningen ? • Veiligheid Het voetpad voor onze woning wordt nu al als fietsracebaan gebruikt dat zal erger worden als er geen fietspad meer is omdat ouders hun kind willen brengen naar de Zuiderspeeltuin. Bij de van Neckstraat is een oversteek waar de verleiding enorm groot zal zijn het stuk voetpad te gebruiken ipv van om te fietsen via de van Neckstraat, Barentzstraat Een oplossing zou kunnen zijn een hek op de kop Barentzplein , van Diemenstraat zodat ouders niet meer fietsend via het voetpad de Zuiderspeeltuin kunnen bereiken. Veiligheid ook voor het gemotoriseerde verkeer is er een afbakening waardoor gemotoriseerd verkeer niet even snel op het voetpad hun auto kunnen plaatsen?

	• Werkzaamheden aan de straat Tijdens de verschillende bouwprojecten aan de straat hebben wij op en onder de panden een rattenplaag ervaren omdat deze beesten een heenkomen zoeken. Wat gaan jullie ondernemen dat de ratten niet onder en in onze huizen terechtkomen? Hartelijke groet **10/10**
100	goededag, ik ben bij de bijeenkomst geweest op 1 oktober. Je kon nauwelijks een reactie geven op het VOORLOPIG ontwerp. elke dag steek ik zeker 2 keer over om naar het stenen hoofd te gaan. Oversteken is alleen mogelijk als de voetgangerslichten op groen staan. en dan nog is het gevaarlijk door fietsers en de zgn blauwe nummerborden auto's Daarom..... het ontwerp gaat ermee door, meer groen etc. maar **BEHOUD DE STOPLICHTEN HOEK VAN DIEMENSTRAAT EN BARENDTZPLEIN** **10/10**
101	Beste Gemeente, Als ondernemer op de Silodam volg ik de ontwikkelingen rond het herontwerp met interesse. In eerste instantie was ik heel enthousiast over het herontwerp, met name de ruimte die voor fietsers is ingericht! Maar na beter kijken en mij verschillende verkeerssituaties in gedachte nemend, is mijn enthousiasme getemperd. En dat heeft met name te maken met de ruimte die auto's en voetgangers krijgen in het ontwerp. **Auto's** Als mijn klanten, medewerkers of ikzelf de Silodam met de auto willen verlaten, dan voorzie ik problemen. De Silodam is een oprit/ afrit geworden in het ontwerp, wat betekent dat al het andere verkeer voorrang heeft. Met het tweerichtingsfietspad, vermoed ik dat je er als automobilist niet tussen komt in de spitsuren. Bovendien moet je ogen aan beide zijden van je hoofd hebben om de fietsers aan beide kanten te kunnen zien aankomen. Een stoplicht – met een sensor in de straat – kan hier uitkomst bieden en ook automobilisten vanaf de Silodam de mogelijkheid geven om weg te komen. **Voetgangers** Voetgangers hebben de zebrapaden om dit drukke kruispunt over te steken. Nu zal dat met de autoweg nog wel goed gaan, maar het oversteken van een heel druk tweerichtingsfietspad zonder stoplicht is een uitdaging. U kent vast de oversteekplekken met zebra's achter het Centraal Station? Daar komt een voetganger met geen mogelijkheid overheen. En als er al fietsers zijn die stoppen ontstaat een kettingbotsing van fietsers. Ook hier helpt een stoplicht om voetgangers de ruimte, rust en veiligheid te bieden om over te steken. Zeker mensen die wat moeite hebben met veel prikkels of niet goed/ snel ter been zijn hebben hier baat bij. Maar voor iedereen is rustig en veilig oversteken prettiger. Ik denk dat het ontwerp op zondagochtend en rustige momenten van de dag ideaal is. Maar het kruispunt is doorgaans zo druk met verschillende type weggebruikers, dat ik bang ben voor ongelukken in het huidige ontwerp. Daarom mijn dringende verzoek om stoplichten in het ontwerp te plaatsen, zodat mijn medewerkers en klanten veilig kunnen reizen. Met vriendelijke groet, **10/10**
102	Beste, Fijn dat de Van Diemenstraat wordt aangepakt, een nodige renovatie lijkt mij. Hoewel ik het een prachtig plan vindt heb ik een enkele opmerking vanuit de ogen van een buurtbewoner van de zeehelden buurt. De huidige situatie als automobilist/fietser aan de westelijke kant van de Van Diemenstraat is momenteel erg gevaarlijk. Ik zie het wekelijks bijna mis gaan dat een automobilist een fietser over het hoofd ziet. Het is namelijk zo dat als je vanaf het westen de Van Diemenstraat op komt rijden (over de brug) en vervolgens de

	Houtmankade op wil rijden (langs Cafe van Houten) het erg lastig is om fietsers te zien de ook over de brug richting de van diemenstraat fietsen. Om de fietsers beter te kunnen zien is het noodzakelijk dat de auto al een klein beetje ingestuurd is in de bocht maar dit resulteert in het feit dat je met je bumper al op het fietspad staat. Nu is het ook zo dat als je uit de spaarndammertunnel komt je voor een stoplicht komt te staan. Als deze op groen springt, springt het stoplicht van de fietsers die de brug over willen steken ook op groen. Dit zorgt ervoor dat als je bij de bocht aankomt er altijd een enorme golf aan fietser aan zit te komen. Nog een reden waarom het lastig is om je auto goed voor te sorteren. In de vernieuwde tekeningen zie ik niet dat dit (ik denk vrij bekende) probleem in acht is genomen. Sterker nog, in de vernieuwde versie lijkt het erop dat door de nieuwe verbeterde fietstroken fietsers zelfs gemotiveerd worden om vanaf de andere kant ook naar dat punt te fietsen. Misschien iets om over na te denken om te veiligheid van fietsers te waarborgen. Groetjes, **10/10**
103	LS, Graag geef ik mijn reactie op uw ontwerp "Opknapbeurt Van Diemenstraat". Het is een prachtig ontwerp, dat ik van harte steun. Wel heb ik een paar punten van zorg/ ideeën voor verbetering. 1. Oversteken voor voetgangers wordt problematisch, want fietsers respecteren nog nauwelijks zebrapaden. Vooral de elektrische fietsen zijn inmiddels berucht en zorgen voor overvolle intensive care afdelingen in de ziekenhuizen; 2. 50km zonder verkeerslichten is vrijwel nergens een probleem, maar hier wel: want dit is een hoofdverkeersader, oftewel een "haastweg". Het is nu eenmaal geen dorpsstraat waar mensen beschaafd inhouden om elkaar voorrang te verlenen. Mijn voorstel: 1. Maak van de gehele kruising Barentszplein een inrit (/ een verhoogd plateau/ een woonerf), met borden 15km/uur; 2. Waarschuw de (elektrische) fietsers met knipperlichten dat zij een zebrapad naderen; 3. Zorg ook voor drempels (ribbels) voor (elektrische) fietsers, zodat zij niet gedachteloos de kruising overzeilen. Alvast hartelijk dank voor het delen van onze zorgen. Laten we samen voorkomen dat er (dodelijke) ongelukken gebeuren, Vriendelijke groet, **10/10**
104	**Betreft: Reactie op geplande werkzaamheden Van Diemenstraat** **Geachte heer/mevrouw,** Namens de Vereniging van Eigenaren van de Parkeergarage Pontsteiger (366 voertuigen en 982 fietsen/scooters) willen wij onze ernstige zorgen uiten over de plannen voor eventuele werkzaamheden aan de Van Diemenstraat. Hoewel wij het initiatief waarderen om de rijbaan en de fiets- en voetpaden te verbeteren en de straat veiliger en overzichtelijker te maken, zijn wij van mening dat de huidige planning en documentatie ernstig tekortschieten, alsmede het ontbreken van communicatie en totaal visie over het gehele gebied rondom het knooppunt Pontsteiger/Kistdam, Veerpont en de Tasmanstraat met de Van Diemenstraat als geheel. Dit baart ons en onze leden ernstige zorgen.

Ontbreken totaal visie voor het gebied
Op dit moment zijn er ons inziens aanzienlijke onduidelijkheden over de samenhang van de plannen. Er is ons verteld dat er later een herinrichting van de verkeerssituatie rondom de Pontsteiger (met name fietspaden en de Westerkeersluisbrug) gecommuniceerd zal worden, doch het is onbekend wanneer deze communicatie zal plaatsvinden.

Het is dus onmogelijk om de samenhang van de plannen rond de Van Diemenstraat te beoordelen zonder deze informatie, laat staan constructief te participeren op de gelegenheid tot inspraak.

Het is ons ook totaal niet duidelijk waarom deze projecten niet gecombineerd worden, wat een meer holistische aanpak zou bevorderen.

Op dit moment ontbreken ons inziens de relevante stukken, tekeningen, realistische verkeersdata en representatieve verkeersonderzoeken, met name rondom de piek stromen tussen 7:30 en 8:30 als die tussen 16:30 en 18:00 alsmede rondom de vele festivals, welke weliswaar vaak op NDSM plaatsvinden, doch waarbij de pont toegang en de Pontsteigerdam als verkeersonvriendelijk, en vaak verkeersgevaarlijke, flessenhals fungeren.

Achtergrond; Wijzigende Gebiedsdynamiek
De route door de Van Diemenstraat is een van de drukste toegangsroutes van Amsterdam, met een verwacht aantal voertuigen van 15.000 tot 20.000 per etmaal in 2035. In de ochtendspits zijn dat er 2.000 tot 3.000, waaronder OV-bussen, vrachtwagens en veel touringcars voor toeristen. Het fietspad maakt deel uit van het drukke Amsterdamse plusnet voor fietsen.

Bewoners van de Pontsteiger, de Van Diemenstraat, het Houthavengebied en ouders van de Zeeheld school dringen al jaren aan op meer veiligheid rond de GBV-pont, de kruisingen bij de Westerkeersluis (brug 346) en de oversteek naar de Zeeheld school. Ondanks hun inspanningen blijft de straat een racebaan met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur met vele formele en informele oversteekpunten,

Onhoudbare situatie
In de drukke ochtendspits is de situatie nu al onhoudbaar, met fietsers op de fietspaden aan beide zijden van de rijbaan en op de kistdam zelf tegen het verkeer inrijden, door rood rijden en over de stoep rijden. Dit zal met de huidige plannen alleen maar erger worden.

Bewoners van de Pontsteiger kunnen in de ochtendspits vaak hun parkeergarage niet meer uit, met 'near misses' en regelmatige (kleine) ongelukjes tussen fietsers die onverwacht buiten het fietspad over de rijbaan gaan, en het verkeer dat van de parkeergarage, de Westerkeersluis, de houtmankade, en vanuit de Gevlebrug komt.

Wat wil men bereiken? Realistisch toepasbare visie is nodig!
Alleen tekeningen zeggen niets over de feitelijke situatie en het ruimtegebruik. De scope van de plannen is ons inziens te beperkt en zou minimaal de Pontsteiger, de Westerkeersluis, beide zijden van de Houtmankade, de Roggeveenstraat (de Zeeheld school) en de snel groeiende verkeerstroom vanuit de Nieuwe Houthavens (via de Gevlebrug) moeten omvatten.

Wij vragen ons dan ook af of er onder de plannenmakers überhaupt al een iemand is die regelmatig deze route op de fiets heeft afgelegd om tot deze voor ons onbegrijpelijke oplossingen te komen.

Hiernaast is het onduidelijk wat de plannenmakers precies willen bereiken en welke belanghebbenden hierbij betrokken zijn. De website biedt geen duidelijke uitleg over het verschil, en het opknippen van het verkeersplan in twee fasen lijkt ons te benadel
De inrichting van de Van Diemenstraat zal de ligging van de nieuwe fietspaden verder dicteren, wat grote gevolgen heeft voor de toegang tot de Pontsteiger en de Kistdamgarage, evenals de loopruimte voor voetgangers.

	Inspraak procedure of 'pappen en nathouden'? De huidige inspraakprocedure lijkt bovendien geen formele inspraakprocedure te zijn, wat verwarring veroorzaakt en onze leden de druk geeft dat er "pappen en nathouden" toegepast wordt. Dit gebrek aan transparantie en informatievoorziening is zorgwekkend, belemmert een constructieve dialoog en maakt onze leden ontstemd over de wijze waarop deze plannen gecommuniceerd worden, welke tot dit schrijven geleid heeft, Wij verzoeken u dringend om de ontbrekende documenten zo spoedig mogelijk beschikbaar te stellen en de scope van de plannen te herzien. Alleen dan kunnen wij een weloverwogen bijdrage leveren aan het proces en ervoor zorgen dat de belangen van alle betrokkenen, inclusief de bewoners van de Van Diemenstraat, adequaat worden behartigd. Zonder deze essentiële informatie is het voor ons onmogelijk om een goed geïnformeerd advies te geven en constructief mee te denken met de plannen van de Gemeente Amsterdam. Wij hopen op uw begrip en medewerking en zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Met vriendelijke groet, **10/10**
105	Beste bestuurders inzake het Barentszplein, Het is altijd goed om alert te zijn op ingewikkelde en gevaarlijke verkeerssituaties in de stad. Dus ik ben blij dat jullie daar aandacht voor hebben. Eén en ander op dit verkeerspunt aanpassen/veranderen zou welkom zijn maar de huidige plannen zoals wij ze nu gezien hebben, zijn dat voor een groot deel niet. Onderstaande verklaart mijn zorg over de voorgenomen plannen bovenstaande verkeerspunt te veranderen. Ik voeg mijn voor-en tegenargumenten in jullie eigen informatie van o.a. de website hieronder toe. **Breedte straat en rijbanen** Vanwege de beperkte ruimte tussen de gevels is een andere inrichting voor de rijbanen kennelijk niet mogelijk. Het aantal laad- en losplekken en gehandicaptenparkeerplaatsen blijft hetzelfde, dat is mooi. Feit is wel dat door de rijbanen meer naar het zuiden te plaatsen omdat het fietspad daar weggehaald wordt én er een tweebaansfietspad aan noordzijde komt, de bewoners aan de zuidzijde van de van Diemenstraat het verkeer dichter langs hun gevels krijgen. Dit lijkt mij zeer onwenselijk. De bus gaat stoppen op de rijbaan bij de bushalte ipv daar een 'haven' voor te behouden. Er is meer dan genoeg ruimte op de twee locaties waar nu de bushaltes al zijn dus ajb, hou dit vast. De bus op de rijbaan laten stoppen zorgt voor onnodig oponthoud, met er langs scheurende brommers en fatbikes welke de zebraoversteekplaatsen absoluut nóg onveiliger gaan maken. Houdt in hemelsnaam de bushaltes waar ze nu zijn! Waar gaan de hulpdiensten rijden in geval van calamiteiten? In dit ontwerp kunnen deze er noch links noch rechts langs ook vanwege de zogenaamde groene 'rotonde'. Straks is dat een onbegonnen en slecht doordacht plan. **Aanpassing Barentszplein** Er is sprake van dat de verkeerslichten op het Barentszplein zullen verdwijnen en er een zogenaamd voorrangsplein gemaakt zal worden. Er zal hier geen sprake van een echt voorrangsplein zijn omdat er volgens de tekeningen nauwelijks gebruik van voorrangstekens noch -borden gemaakt zal worden. Een doorgetrokken rode asfaltloper op plateau of met inritconstructie zoals de FB deze noemt, is gelet de status van de Silodam (=veredelde inrit parkeergarage) zeer zeker af te raden. Zoals we weten heeft 'AL het verkeer op een uitrit voorrang' wat betekent dat komende vanaf de Silodam OF rijdende naar de Silodam, je op alle type fietsers, fatbikes, steps, invalidenvoertuigen, voetgangers moet wachten vóór je de SIlodam in, op of uit kunt. Een toenemende agressiviteit en verhuftering van het autoverkeer, fatbikes, e-bikes, bakfietsen en

fietsen die als bezetenen over die van Diemenstraat en vaak dwars over het Barentszplein scheuren is een feit. Onhaalbaar en levensgevaarlijk al helemaal als het fietspad Noordzijde ook nog eens 2-baans wordt. Zonder stoplichten wordt de aansluiting met de Silodam ergerlijk en zeer gevaarlijk.
Bovendien schijnt de Silodam opeens alleen een 'veredelde inrit parkeergarage' te zijn. Wie dit bedacht heeft, heeft geen feitelijke kennis van waar de Amsterdammers wonen. Men gaat hier voorbij aan het feit dat er zo'n 1000 mensen wonen en werken en er zo'n 100 auto's per uur de Silodam in en af rijden.

Waarom wordt er, in het eén na slechtste geval, niet gedacht aan een echte rotonde ipv wat er nu op de tekentafel ligt?

Het fietspad
De Fietsersbond Amsterdam is blij met de keuze voor een tweerichting fietspad aan de noordzijde van de van Diemenstraat maar heeft uit het oog verloren dat deze alleen maar veilig zal zijn en goed en gaat werken als deze vanaf de brug Houtmankade/van Diemenstraat richting Barentszplein en verder loopt. Zoals het ontwerp er nu uitziet moet je met de fiets komende vanaf de pontjes/ Pontsteiger/ 4e Gymnasium etc, eerst twee keer met stoplichten oversteken en, met gevaar voor eigen leven want geen voorrang als fietser, een derde oversteek over de van Diemenstraat maken, om op dit tweebaans fietspad te komen. Dat vraagt om ongelukken.
Met de uitbreiding van de Nieuwe Houthaven en straks ook Havenstad zal het verkeer op de Westerdoksdijk en de Van Diemenstraat nog verder toenemen. De doorstroming van het verkeer zal niet essentieel verbeteren als de verkeerslichten op het Barentszplein verdwijnen, en de situatie wordt nóg onveiliger.
Het is daarom essentieel dat de verkeerslichten blijven.

Voetgangers
Op het Barentszplein wordt de mogelijkheid geboden via zebrapaden over te steken maar veel mensen stoppen niet of zelden nog voor zebrapaden. Voor iedereen maar met name voor ouderen en kinderen wordt het hier dus niet veiliger. Nu scheuren sommige maniakken al het kruispunt inclusief zebrapaden over zonder zich ergens iets van aan te trekken dus veiliger wordt het niet.
Eindelijk een zebrapad bij de basisschool De Zeeheld maken lijkt me al jaren een goed en wenselijk plan dus dat is heel fijn voor die kinderen en ouders.
Nu maar hopen dat mensen daar ook stoppen voor een zebrapad maar als je de Haarlemmerdijk bekijkt snapt bijna niemand nog hoe de voorrangsregels gelden.
Bij de van Neckstraat de middenberm verbreden voor een veiligere oversteek lijkt mij goed en wenselijk. Zo komt er meer (veilige) ruimte om te wachten tussen de rijbanen in.

Meer ruimte voor de fiets
Het nieuwe fietspad in 2 richtingen aan de noordkant van de straat sluit helemaal niet goed aan op het stedelijk fietsnetwerk en de oost-west verbinding. Citaat:"De veiligheid verbetert omdat er minder oversteken nodig zijn over de Van Diemenstraat voor doorgaande fietsers. Een fietspad in 2 richtingen geeft fietsers meer ruimte om elkaar te passeren." Wie schrijft dit? Zoals eerder gezegd, die aansluiting van west naar oost is er dus totaal niet omdat je niet op de brug twee richtingen zult kunnen gaan fietsen. Dit verkeersdeel moet en zal meegenomen worden in de plannen van het Brentszplein anders gebeuren er ongelukken.

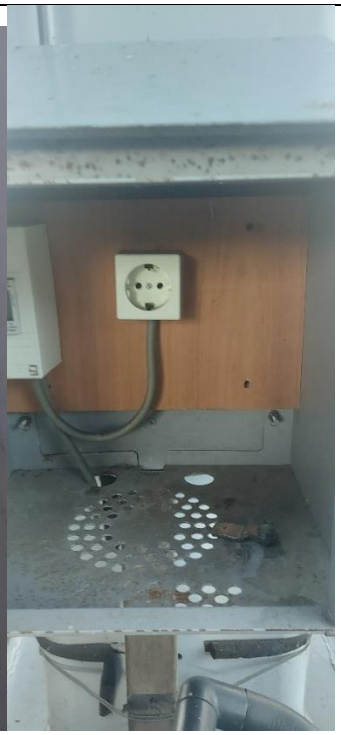
Aanpassen groen en bomen
Ook gaat er ruimte gemaakt worden voor groen. Er ligt al een plan klaar van de vier gebouwen rond het Barentszplein hoe het hele plein inclusief het eerste stuk van de van Diemenstraat vergroend kan worden. Dit zal dus tegelijkertijd aangepakt kunnen worden ipv in twee (of meer) delen.
Het toevoegen van groen, en dan heb ik het niet over die zogenaamde 'groene rotonde' in de middenberm van het plein, want dat gaat de veiligheid noch de vergroening iets leveren, maar wel lage struikenrijen om de uitlaatgassen, geluid en fijnstof tegen te houden. Ook dit zit in het al bestaande ontwerp van onze 'groen-comissie'. Zo krijgt de straat een prettigere uitstraling.

"De bomenrij aan de noordzijde verschuift een stuk naar het zuiden. We hebben onderzoek gedaan naar de gezondheid van de bomen die er nu staan. Hieruit blijkt dat deze in een te slechte conditie zijn om te verplaatsen." De huidige 14 bomen (of meer) zouden moeten worden vervangen door iepen. Deze Amsterdamse boom pur sang, groeit snel, heeft mooi dicht gebladerte en er is sinds kort ook iepenbier van

	brouwerij Homeland & Agnes de Ruijter maar ik vrees dat deze iepen niet schoon genoeg zullen zijn voor dit product. Wel heel erg mooi en goed voor het waterbeheer (mits ze in 'open grond' komen en niet dichtgetegeld) en het stikstofbeheer op de van Diemenstraat. **Rode klinkers** Als dit niet verwarrend is met het roze/rood van de fietspaden kan het mooi zijn maar let ajb op dat het loopbare klinkers worden en niet zoals op de Dam of naar de ondergrondse garage op het Barentszplein en het plein zelf, want dat zijn nekkebrekers. Vreselijk slecht concept die klinkers. **Ten slotte** Nog een dingetje: stel het hele plan gaat wel gewoon door…hoe is de Silodam dan nog ooit tijdens de werkzaamheden te bereiken door bewoners, werkenden, bezoekers, leveranciers, hulpdiensten etc? Waar moeten we lopen, fietsen, rijden? Waar laten we onze fietsen, scooters, motoren en auto's? Hoe kan de eerste garage IJside bereikt worden en de andere 4 garages op de Silodam? Betaalt de gemeente de parkeerkosten om auto's etc elders te parkeren? In de bijlage twee groen-ideëen voor het Barentszplein bij de kiosk en het eerste stukje van Diemenstraat. Ik heb het hier op de informatieavond ook al even met xx over gehad. Graag meld ik mij aan voor de klankbordgroep. Vriendelijke groet, **11/10** 

	
106	Onze opmerkingen: 1. De beoogde onverhinderde doorstroom van auto's en fietsers heeft <u>bij drukte</u> in spits consequenties voor afslaand/kruisend verkeer en voetgangers. met name ter hoogte van Silodam/Barentszplein. Voor afslaan/oversteken/kruisen wordt door doorgaand verkeer doorgaans GEEN gelegenheid geboden. a. Dit zal tot ophoping opstopping van verkeer resulteren op verkeerspleintje kruising Barentszplein. 2. Bij geen drukte zijn hoge snelheden geen zeldzaamheid b. Voor voetgangers/fietsers zal <u>voor een veilige oversteek</u> een stoplicht-on-demand een vereiste blijven op kruising Barentszplein <u>en bij fiets/voetgangers-oversteek t.h.v. Brede School (kinderen!)</u> c. Wat zijn snelheidsverminderende maatregelen op de rijbaan voor snelverkeer in beide richtingen bij de kruising Barentszplein? 3. Fietsers rijden met steeds hogere snelheden wat voor afslaand/kruisend verkeer het zicht bemoeilijkt, zeker nu ze op die plek van 2 richtingen komen. d. Markering "gevaarlijke kruising" i.c.m. snelheidsbeperkende maatregelen op het fietspad zijn op die plek noodzakelijk. 4. Voor fietsers vanuit West richting Oost met bestemming Brede School of Barentszplein moet nu 2 x de hoofdweg worden gekruist, dit was nul keer! e. Om dit nadeel te verminderen moet zo snel mogelijk het 2 baans fietspad op de brug worden doorgetrokken. 5. De 2 bushaltes Barentszplein zijn nu minimalistisch qua bescherming tegen wind en regen, terwijl dit op de open locatie pal aan het IJ in herfst en winter vaak zo nodig is. Volgens GVB gaat Gemeente Amsterdam hierover.

	f. Beide bushaltes moeten groter met meer wind- en regen-bescherming. Wij gaan ervan uit een inhoudelijk antwoord te mogen ontvangen. Met vriendelijke groet, **11/10**
107	Geachte heer, mevrouw, Op de website van de gemeente Amsterdam heb ik de plannen inzake de Van Diemenstraat gezien. Op zicht erg fraai, alleen het plan om het stoplicht weg te halen hoek Van Diemenstraat/Barentzplein/Silodam lijkt mij niet alleen erg onveilig met al die fietsers en al het verkeer tijdens de spits, maar dan is het ook zeer lastig en tijdrovend om van de Silodam met de auto over te steken of de Van Diemenstraat op te draaien. Hopelijk willen jullie dit in heroverweging nemen. Met vriendelijke groeten, **11/10**
108	Geachte dame/heer, Hierbij maak ik namens xx bezwaar tegen de wijziging van het kruispunt Silodam/Van Diemenstraat/Barentszplein. Het verkeer wordt hier nu geregeld via stoplichten. De Van Diemenstraat/Barentszplein/Westerdoksdijk is een drukke doorgaande weg waar vooral tijdens de splits het verkeer grotendeels stilstaat. Fietsers rijden hier standaard door het rood en trekken zich nergens iets van aan. U geeft aan dat de nieuwe situatie zou bijdragen aan een verbeterde veiligheid en betere doorstroom van het verkeer. Uw bevindingen lijken mij onjuist. Vanaf de Silodam en Barentszplein zal het met de nieuwe situatie bijna onmogelijk zijn om de weg zowel met een auto als met de fiets over te steken. Je komt de weg simpelweg niet op. Tijdens de spits niet omdat je er niet wordt tussen gelaten en op de overige momenten zal het een racebaan worden. De veiligheid voor alle partijen gaat er mijn inziens zeer op achteruit. Door de bus op de weg te laten stoppen zal de doorstroming zeker niet verbeteren. Kortom; het lijkt mij verstandig dat de gemeente dit plan nog eens goed bekijkt en met een goede oplossing komt die voor alle weggebruikers bijdraagt tot een veiligere situatie en betere doorstroom. Het weghalen van stoplichten is niet een optie. Met vriendelijke groet, Ps. De wijziging die jullie nu al hebben doorgevoerd aan het begin van de Van Diemenstraat (vluchtheuvel net na de brug) zorgt in de ochtend voor files op het kruispunt Houtmankade/Tasmanstraat. Van een betere doorstroming is hier geen sprake. **11/10**
109	Zou er iets van camera toezicht bij het gebouw ijside kunnen komen er wordt voor de deur veel gestolen laast twee keer mijn schootmobiel spiegels maandag weer in de nacht van zondag op maandag oplaad punt gemeenten kastje van mij open gebroken oplader er uit gestolen ,Electrise fiets van de buren gestolen met dik kabbel , vriendelijk groet 's. **11/10**

	   
110	Geachte heer/ mevrouw, Onderstaande reactie heeft u eerder van een buurvrouw gehad. Ik sluit me daar volledig bij aan. Hartelijke groeten Goedenavond, Ik was afgelopen dinsdag bij de inloopavond met informatie over de voorgenomen wijziging van het kruispunt Barentszplein/Van Diemenstraat. Laat ik beginnen met een positief punt: het 2-richtingen fietspad vanuit het Barentzplein richting Nassaukade/Pontsteiger is een verbetering, aangezien nu veel fietsers al tegen de richting in fietsen. En het fietspad vanaf de Nassaukade richting Barentzplein is nu erg smal, zodat harder fietsende fietsers niet of nauwelijks kunnen inhalen.

	Echter, wat volstrekt onacceptabel, onveilig en onpraktisch is, is dat de stoplichten verdwijnen en het verkeer komende vanaf de Silodam aan alle andere weggebruikers voorrang moet gaan verlenen, met als gevolg dat het vrijwel onmogelijk wordt om vanaf de Silodam de Van Diemenstraat of Westerdoksdijk op te rijden, fietsen of lopen. In de huidige situatie wordt er al hard gefietst op het fietspad en moet je dus uitkijken dat je veilig de Silodam afkomt, hetzij als voetganger, hetzij als fietser, hetzij als automobilist. Met het voorgenomen 2-richtingen fietspad aan de kant van de Silodam wordt dat straks nog veel erger en gevaarlijker. Er komen dagelijks meer dan 500 auto's de Silodam op en 500 auto's de Silodam af; er wonen daar een paar duizend mensen, en niet alleen de bewoners zelf komen en gaan naar/van de Silodam, maar ook vele busjes, taxi's, bezoekers etc. De kruising is de enige ontsluiting van en naar de stad. Met de uitbreiding van de Nieuwe Houthaven en straks ook Havenstad zal het verkeer op de Westerdoksdijk en de Van Diemenstraat nog verder toenemen. Dat het verkeer op de Van Diemenstraat nu regelmatig vast staat, komt niet door de verkeerslichten maar doordat de brug bij de Nassaukade regelmatig open gaat. De doorstroming van het verkeer zal niet essentieel verbeteren als de verkeerslichten verdwijnen, en de situatie wordt veel onveiliger. Het is daarom essentieel dat de verkeerslichten blijven. Alternatief zou kunnen zijn dat de kruising een normale kruising wordt waarbij het verkeer komende van rechts vanaf de Silodam voorrang krijgt op het verkeer komende van links vanaf de Westerdoksdijk, maar de ervaring leert dat de fietsers op het 2-richtingen fietspad zich daaraan waarschijnlijk niet gaan houden, dus dit alternatief is geen goede oplossing. Ik verzoek u daarom met klem uw voornemen om de stoplichten te verwijderen te heroverwegen. Dat bespaart bovendien voor een deel verspilling van gemeenschapsgeld. **11/10**
111	Beste mevr xx en wethouder van der Horst, Ik woon op xx en sluit mij volledig aan bij de onderstaande brief. (Lees hieronder) Ik ga ervan uit dat wij als buurtbewoners. En dat u ons serieus neemt. Vriendelijke groet Goedemorgen, Hierbij dien ik een verzoek in tot uitstel van de inspraakprocedure over het herontwerp van Diemenstraat. De deadline is nu 13 oktober. Met de stukken die nu openbaar zijn is geen zorgvuldig oordeel mogelijk. Er ontbreekt een gedegen analyse van de huidige problemen op basis van ruimtenormen (zoals het vigerende beleidskader voor de voetganger), normen voor verkeersveiligheid (en analyse van ongevallen), oversteektijden, loopbaarheid (groentijden), inclusiviteit, en een onderzoek naar de huidige ervaringen van gebruikers. Wat is de urgentie van het onderhoud? Wat wil je met deze plannen precies oplossen? En is de beperkte scope van de plannen hiervoor voldoende? Het is onduidelijk. Inmiddels hebben meerdere bewoners WOO-verzoeken ingediend om de informatie die nodig is voor een zorgvuldige beoordeling van de plannen. Ondanks vragen daarover zijn de stukken nog steeds niet toegestuurd of openbaar gemaakt. Bewoners die bij de inloopavond waren berichtten dat er geen verslag van de avond komt en er geen geld zou zijn voor een beter ontwerp. Inmiddels is duidelijk dat wel de Fietsersbond een advies heeft gegeven, maar niet de andere partijen die betrokken zijn bij het toetsteam. De beloofde vervolgsessie met bewoners is nog steeds niet gepland. Ik heb geen 'datumprikker' voorbij zien komen. Met de deadline van 13 oktober is dat niet acceptabel.

	Ik verzoek u daarom tot uitstel van de inspraakprocedure herontwerp van Diemenstraat tot minimaal vier weken nadat de documenten uit de WOO-verzoeken zijn gepubliceerd. Dan kunnen bewoners (met ondersteuning van experts) de plannen inhoudelijk bespreken en een gedegen zienswijze indienen. Ik neem aan dat u buurtparticipatie serieus neemt. Dat vraagt om volledige transparantie. Die is er nu niet. Inmiddels hebben, mede daarom, meerdere bewoners contact gezocht met de media om hun ongenoegen te uiten. Met vriendelijke groet, c.c. wethouder van der Horst **12/10**
112	Beste medewerker, Hierbij dienen wij, mede namens bewoners van xx een zienswijze in tegen het voorlopig Ontwerp Van Diemenstraat, zoals gepubliceerd op https://www.amsterdam.nl/projecten/diemenstraat/. Graag ontvangen wij een ontvangstbevestiging van onze zienswijze en willen wij graag over het verdere verloop op de hoogte worden gehouden. Wij melden ons hierbij ook aan als vertegenwoordigers van genoemde bewoners voor de Klankbordgroep en ontvangen graag een uitnodiging voor een gesprek. met vriendelijke groet, **12/10** Zienswijze Project Ontwerp Van Diemenstraat 1 De gemeente Amsterdam Project Ontwerp Van Diemenstraat per e-mail: vandiemenstraat@amsterdam.nl Amsterdam, 12 oktober 2024 ZIENSWIJZE tegen het ontwerp Van Diemenstraat als gepubliceerd op www.amsterdam.nl/projecten/diemenstraat Geachte medewerker, Hierbij geven wij, xx, bewoners van xx, mede namens de onderaan deze zienswijze genoemde bewoners van de Silodam, onze reactie tegen het ontwerp Van Diemenstraat. Wij hebben grote bezwaren tegen dit ontwerp (hierna: Plan) en menen dat dit Plan van de baan moet en dat de huidige situatie moet blijven bestaan. In onderstaande lichten wij onze bezwaren toe. 1. Website gemeente misleidend en participatie omwonenden ontoereikend Op de speciaal voor het project aangemaakte webpagina staat: 'Ontwerp Van Diemenstraat' en 'Van Diemenstraat onderhoud' of 'opknapbeurt'. Ook de voor het ontwerp gemaakte folder heeft het alleen over 'ontwerp Van Diemenstraat'. Dit is misleidend. Het is niet alleen of voornamelijk onderhoud of een opknapbeurt van de Van Diemenstraat. Het Plan behelst namelijk een totale herinrichting waarbij de bestaande verkeerssituatie rondom het Barentszplein, de Silodam en de Westerdoksdijk ingrijpend wordt gewijzigd. Hoewel er een hoge opkomst was tijdens de inloopavond op 1 oktober jl., is het goed mogelijk dat veel bewoners van de Silodam dan wel van het Barentszplein en de straten daarom heen niet door hebben gehad dat het Plan ook directe en verstrekkende gevolgen voor hen heeft. Het is onacceptabel dat het Barentszplein, Silodam en Westerdoksdijk niet worden genoemd in de voorlichtingsinformatie over het Plan. De gemeente heeft hier onzorgvuldig gehandeld en zal opnieuw alle omwonenden moeten informeren en hen om input moeten vragen. Temeer nu uit de bijeenkomst van 1 oktober duidelijk werd dat er veel weerstand is tegen het Plan. Op de bijeenkomst ontbrak overigens de verkeersdeskundige van de gemeente en bewoners konden met hun vragen daaromtrent niet bij de wel aanwezige ambtenaren terecht.

	Daarbij komt dat de regels van bewonersparticipatie en inspraak (Algemene inspraakverordening en Participatieverordening) niet goed zijn gevolgd. Alle belanghebbenden, waaronder omwonenden, hadden eerder moeten worden betrokken. Ook had een termijn van zes weken (na publicatie van het Plan op de website van de gemeente op 9 september 2024) moeten zijn gegeven voor zienswijze en zou de reactietermijn tot 14 dagen na de bijeenkomst op 1 oktober moeten duren. Aan dit alles is niet voldaan. Volledige participatie zal alsnog moeten plaatsvinden. 2. Aanleiding voor Plan discutabel Tijdens de bijeenkomst van 1 oktober werd duidelijk dat bij omwonenden sterk leeft dat het plan geen probleem oplost, maar juist grote problemen creëert. Omwonenden willen weten wat de reden is dat er überhaupt over aanpassing van het kruispunt door de gemeente is gedacht, meer in het bijzonder waarom de verkeerslichten zouden moeten verdwijnen. Waarom is een wijziging van de huidige situatie op de kruising bij het Barentszplein noodzakelijk? Van wie komt dit idee? Na doorvragen bleek dat het initiatief komt van de Amsterdamse Fietsersbond. Die bond heeft er bij de gemeente op aangedrongen dat fietsers vrij baan moeten krijgen en dat daarmee de gehele verkeerssituatie ingrijpend moet worden gewijzigd. Het is onbegrijpelijk en het baart grote zorgen dat de Amsterdamse Fietsersbond het hier blijkbaar voor het zeggen heeft en de gemeente zonder nader onderzoek naar de noodzaak van wijziging van het kruispunt en de verkeersveiligheid daarvan, een heel plan maakt op niet onderbouwde stellingen en enkel wensen van de Fietsersbond. Omdat deze bond het maar vervelend vindt dat fietsers moeten wachten voor een rood licht, moet alles op de schop? Dat kan geen valide argument zijn. En waarom dit kruispunt wel en het volgende kruispunt bij de Westerdoksdijk of bij de Houthavens niet? En wat de Fietsersbond lijkt te miskennen, is dat fietsers ook voor de in het Plan opgenomen zebrapaden moeten stoppen. Maar iedereen weet dat fietsers dat niet doen. De uitlatingen in de e-mailwisseling tussen de Fietsersbond en xx projectleider van de gemeente, zijn stuitend. Blijkbaar is de Fietsersbond één keer even bij het kruispunt komen kijken in de zomervakantie om 13 uur 's middags, dus op een zeer rustig moment. Op grond daarvan neemt de bond zonder kennis van zaken en zonder verkeersdeskundige te zijn, vergaande standpunten in. Volgens de Fietsersbond is de Silodam slechts een 'veredelde inrit parkeergarage', is het stoplicht bij de Silodam 'ergelijk', kunnen de Silodam en de Barentszstraat gewoon een uitrit worden, kan het beste een middenberm worden geplaatst en is één ongeregeld zebrapad wel voldoende. Dit alles omdat het stoplicht voor de fietsers 'ergelijk' is en dit stoplicht voor enkele seconden verliestijd voor het OV zou zorgen (althans volgens de Fietsersbond) . Het zorgelijke is verder dat mevrouw xx Projectmanager Ingenieursbureau! - van de gemeente dit blijkbaar allemaal klakkeloos overneemt en ook nog ingaat op de wens van de Fietsersbond om alle verkeerslichten te verwijderen. Dit alles heeft zich meer dan een jaar geleden afgespeeld, totaal buiten het weten of het raadplegen van de direct betrokken bewoners om. Zeer onzorgvuldig. 3. Adequaat verkeersonderzoek m.b.t. veiligheid ontbreekt Aan het Plan ligt geen verkeerskundig onderzoek ten grondslag waaruit blijkt dat de huidige situatie met de verkeerslichten niet meer veilig is en dat een wijziging waarbij de verkeerlichten worden verwijderd noodzakelijk is voor de veiligheid. Aangezien voor het Plan meerdere verkeersbesluiten vereist zullen zijn, is een valide onderbouwing van de verkeersveiligheid voor die besluiten essentieel, mede gelet op de Wegenverkeerswet. Die onderbouwing ontbreekt in het geheel. De primaire vragen zijn: - Wat is de noodzaak van de herinrichting van het kruispunt bij het Barentszplein en waarom voldoet de huidige situatie niet meer? Uit welke (gedegen) onderzoeken blijkt dat? - Waarom is het noodzakelijk dat de verkeerslichten bij het kruispunt bij het Barentszplein moeten komen te vervallen en uit welk (gedegen) verkeersonderzoek volgt dat? - Als een herinrichting al noodzakelijk zou zijn, waarom wordt er niet gekozen voor een normale rotonde met voorrang voor verkeer van rechts? Waarom is een verkeersplein veiliger dan een rotonde? Uit welke studie blijkt dat? En waarom is een verkeersplein dan hier de beste optie? In reactie op de vraag welke verkeersonderzoeken er aan het Plan ten grondslag liggen, kwam als reactie dat dit de Notitie Verkeersanalyse Westerdoksdijk - Barentszplein van de gemeente is van 14 december 2023. Deze

	'analyse' – of wat daar van zij - kan niet als adequaat verkeerskundig onderzoek worden beschouwd. Er zijn wat data ingevoerd en op grond daarvan zijn wat conclusies getrokken en wordt naar het gewenste resultaat toe geredeneerd. De analyse doet in het geheel geen recht aan de feitelijke situatie. Ook blijkt in het geheel niet dat het kruispunt moet worden aangepast Zienswijze Project Ontwerp Van Diemenstraat 3 met het oog op de veiligheid. Hoe de verkeersstromen zijn meegenomen en of de juiste aantallen overstekende voetgangers, fietsers en auto's zijn meegenomen, blijkt ook niet uit notitie. Blijkbaar is alleen van belang de doorstroming van het verkeer. Afgezien dat die winst op grond van de analyse minimaal is, heeft de huidige situatie met verkeerslichten geen enkele invloed op de stroom verkeer die vanaf de Ring naar het centrum rijdt en vice versa. De verkeerslichten zorgen er wél voor dat er af en toe een opening komt in de stroom verkeer zodat overige verkeersdeelnemers de kans krijgen veilig over te steken of in te voegen. 4. Huidige verkeersituatie met verkeerslichten noodzakelijk voor veiligheid en leefbaarheid Als bewoners van de Silodam is ons grootste bezwaar tegen het Plan de voorgestelde verwijdering van de verkeerslichten voor zowel voetgangers, fietsers en auto's, het voorgestelde verkeersplein, de Silodam tot een uitrit maken en het opheffen van de busstroken. Wij zien niet welk probleem met het Plan wordt opgelost. We voorzien wel veel problemen die zullen ontstaan als het Plan zou worden uitgevoerd. Het Plan zal de bereikbaarheid van de Silodam ernstig hinderen en zal de veiligheid van ons als bewoners en die van alle andere weggebruikers ernstig aantasten. Er zijn honderden woningen op de Silodam en is een grote parkeergarage. Er wonen ook veel ouderen. Zeker ook voor de bewoners van de Silodam geldt dat de verkeerslichten essentieel zijn, temeer omdat het kruispunt de enige ontsluiting is van en naar de stad en de stad uit. Bewoners hebben dan ook dagelijks meerdere malen - te voet, met de fiets en/of met de auto - met het kruispunt te maken. Daarnaast moet ook al het overige verkeer – vuilniswagens, werkverkeer, hulpdiensten etc. – van de enige toegang/uitgang bij het Barentszplein gebruik maken. Dat het aantal auto's dat de Silodam aandoet ten opzichte van het doorgaande verkeer relatief laag is, doet er niet aan af dat het juist voor de verkeersstroom van en naar de Silodam van belang is dat de verkeerslichten blijven. Het kruispunt bij het Barentszplein is dermate druk dat de verkeerslichten voor het grootste deel van de dag feitelijk de enige mogelijkheid geven om met de fiets, auto of lopend veilig van en naar de Silodam te komen. Voor onze veiligheid en leefbaarheid en de veiligheid van alle weggebruikers zijn de verkeerslichten dan ook essentieel. Wij hebben ernstige bezwaren tegen het voorgestelde verkeersplein, dat de bereikbaarheid van de Silodam en omliggende straten en de veiligheid ernstig aantast. In de voorgestelde situatie wordt het onmogelijk om vanuit de Silodam direct over te steken naar het Barentszplein en onmogelijk om direct links af te slaan naar de Westerdoksdijk. Er moet altijd eerst rechtsaf worden geslagen, waarbij alle fietsers en al het wegverkeer voorrang heeft. Dus dat wordt eindeloos wachten. Het geplande dubbele fietspad beoogt een constante fietsersstroom vanaf de Houthavens en de ponten bij de Pontsteiger te faciliteren. Die ponten worden steeds drukker dus ook dat fietsverkeer neemt toe. Fietsers zullen van twee richtingen komen, krijgen vrij baan en zullen met hoge snelheid kunnen fietsen. Snelle e-bikes, fatbikes zullen gaan overheersen. Ook het wegverkeer wordt niet gehinderd en kan zo hard mogelijk rijden. Zie daar nog maar eens tussen te komen van en naar de Silodam. Als invoegen toch is gelukt, moet vervolgens direct daarna op een korte strook weer worden gewacht, moet weer al het verkeer worden voorgelaten voordat afslaan naar links mogelijk is. De 'wachtstroken' op het verkeersplein zijn dermate kort van lengte dat er maar ruimte is voor één kleine auto. Voor langere voertuigen, vrachtwagens, werkverkeer, hulpdiensten etc. die ook veelvuldig op de Silodam moeten zijn, zit er niets anders op dan stilstaan op het fietspad en op de weg en dit 'lange verkeer' zal daarmee het gehele verkeersplein blokkeren en voor een zeer onveilige situatie zorgen. Op de tekening die op de bijeenkomst op 1 oktober werd getoond, is geen fietspad meer ingetekend aan de zuidkant van de Van Diemenstraat. De oversteekstrook voor fietsers vanaf de noordkant (Silodam) komt nergens meer op uit. Wat is de logica daarvan? Fietsers zullen aan de zuidkant over de stoep fietsen en die fietsers die rechtsaf naar het Barentszplein of via de Westerdok naar de stad willen, zullen gewoon rechtdoor rijden of afslaan. Dat maakt de situatie alleen maar gevaarlijker.

	Het opheffen van de aparte stroken voor de bussen is onlogisch en onveilig. Dan moeten de bussen stoppen op de weg, die al helemaal vol staat. Dat zal het verkeer nog meer ophouden. Het op- en afstappen voor reizigers zal ook moelijker en onveiliger worden. Verder zullen er in de nabije toekomst meer bussen gaan rijden, gelet op de geplande HOV halte/sneldienst die van het Centraal station naar station Sloterdijk zal gaan rijden. Het voorgestelde verkeersplein is ook vanuit de nooddiensten bezien een slecht plan. In de huidige situatie geven de twee extra stroken (om af te slaan) bij het kruispunt ruimte voor voertuigen om uit te wijken voor de nooddiensten. Verder blijft het kruispunt regelmatig vrij van verkeer, als de lichten op rood staan. Zouden de verkeerslichten verdwijnen dan zal er een constante, aaneengesloten rij verkeer op de rijbaan staan, staat de bus op de weg passagiers in- en uit te laten stappen, staat er constant verkeer dat wil invoegen en vormt het middenstuk van het verkeersplein een obstakel. Het Plan is dan ook dramatisch voor de doorgang van nooddiensten. 5. Plan geen oplossing voor verkeersdrukte en doorstroming en zal voor chaos zorgen. De Van Diemenstraat – Westerdoksdijk is een enorm drukke verkeersader van en naar het centrum - met veel auto's, vrachtverkeer, bussen, touringcars etc. Deze binnenring van Amsterdam is gelegen in een gebied met een hoge concentratie aan woningen. Het Plan verandert niets aan de constante stroom van verkeer die vanaf de Ring naar het centrum van de stad gaat en vanaf het centrum naar de Ring. Het Plan biedt geen oplossing voor de verkeersdrukte en de doorstroming. Omdat wij als bewoners dagelijks meerdere malen het kruispunt bij het Barentszplein moeten oversteken en wij vanuit onze appartementen goed zicht hebben op het kruispunt en de wegen, zijn wij in die zin ervaringsdeskundigen. Wij wéten wat de verkeerssituatie is, wat de drukte is en wat dat betekent. Wij zien elke dag de enorme rijen auto's, touringcars, vrachtwagens etc. De bottleneck zit onder andere bij de kruising achter het centraal station. Daar loopt de boel beide kanten op vast. Vervolgens staat het verkeer vast tot aan de Spaarndammertunnel en vice versa. Daar gaat het Plan niets aan veranderen. Het Plan zal wel voor méér opstopping zorgen. Waar de verkeerslichten bij het Barentszplein er nu voor zorgen dat de aangesloten rij verkeer af en toe wordt onderbroken en op het kruispunt ruimte ontstaat voor in- en uitvoegend verkeer, zal dat in- en uitvoegend verkeer voortaan moeten wachten op de rijbaan en de rijbaan blokkeren. De Westerdoksdijk is een lange, rechte weg waar het verkeer hard kan doorrijden. Er zijn geen drempels en er wordt nooit op snelheid gecontroleerd. In de huidige situatie zien de automobilisten ten minste in de verte nog verkeerslichten en zijn zich daardoor bewust van een naderende kruising waarvoor ze mogelijk moeten stoppen. Het Plan voorziet ten onrechte niet in een verlaging van de snelheid en er komen geen andere maatregelen die het verkeer afremmen zodat er geen enkele belemmering is voor het wegverkeer en het fietsverkeer om zo hard mogelijk door te rijden. In de nieuwe situatie zal het wegverkeer met volle vaart komen aanrijden en de kans dat het zebrapad te laat wordt gezien dan wel gewoon wordt genegeerd, is groot. Het is een illusie dat fietsers voor een zebrapad stoppen: dat doen ze niet. Al helemaal niet als het fietspad lekker breed is en e-bikes, fatbikes etc. er heerlijk met volle vaart overheen kunnen. 6. Grotere plaatje ontbreekt, geen aansluiting bij andere plannen Het grotere plaatje, vanaf de Spaarndammertunnel tot aan het Centraal Station ontbreekt ten onrechte in het Plan. Het argument dat op de Van Diemenstraat en de Westerdoksdijk 50 km/uur moet worden aangehouden voor de nooddiensten, is onzinnig. Nooddiensten hoeven zich niet aan de maximum snelheid te houden. Verder staat het verkeer op de Van Diemenstraat veelal al vast zodat nooddiensten er dan ook niet met 50 km/uur door kunnen. En op de Westerdoksdijk kunnen de nooddiensten over de middenstrook (wat ze in de praktijk ook veelvuldig doen). Om de veiligheid te verbeteren, zou het verstandig zijn 30 km/uur in te voeren op de Westerdoksdijk en op die weg verkeersdrempels aan te brengen. Het is nu een lange rechte weg die uitnodigt om hard te rijden, temeer omdat er geen camera's staan en er nooit op snelheid wordt gecontroleerd. Wij zouden graag zien dat er serieuze maatregelen worden genomen om de overlast van het verkeer en de geluidsoverlast te verminderen. Zijn er mogelijkheden om andere bestrating aan te leggen die geluiddempend is? Zijn er mogelijkheden voor een groene wal? 7. Vergroening Wat betreft vergroening die in het Plan is opgenomen, dat kan ook in het geheel niet overtuigen. Van echte vergroening van de straat die de leefbaarheid vergroot, is natuurlijk geen sprake. Bestaande bomen worden gekapt. Dat deze van mindere kwaliteit zijn, zou geen argument mogen zijn maar ook op dit punt lijkt ook naar het gewenste resultaat toe geredeneerd. Dat de beleving van de terrasbezoekers bij de kroeg op de hoek verbetert als argument wordt aangevoerd, is toch wel erg treurig. Dat terras is niet drukbezocht omdat het aan de doorgaande weg ligt, het er vaak waait en je tussen de uitlaatgassen zit. Dat zal met een heel klein stukje 'groen' niet anders worden. Wij zouden als bewoners graag zien dat er echt een

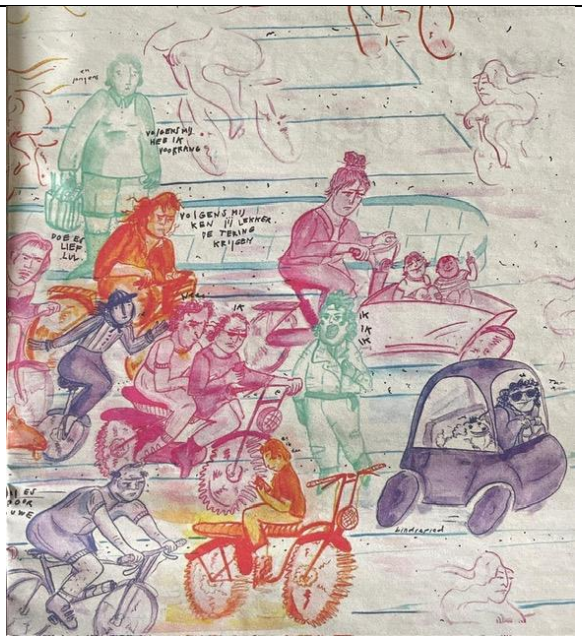
	plan wordt uitgewerkt voor het toevoegen van groen, vooral grote bomen die schaduw geven. Het plein tegenover ons gebouw zou zich daar bijzonder goed voor lenen. Daar zouden wij als bewoners echt baat bij hebben. Tot slot merken wij op dat de Silodam zelf ook toe is aan een opknapbeurt, waarbij tevens vergroening – die zeer gewenst is - zou kunnen worden meegenomen. Conclusie Gelet op al het bovenstaande, dient het Plan te worden verworpen. Als bewoners die dagelijks meerdere malen het kruispunt oversteken en dus weten hoe de verkeerssituatie daadwerkelijk is, willen wij de gemeente op het hart drukken vooral toch de veiligheid van alle gebruikers voorop te stellen. Wijzigingen in de bestaande situatie kunnen alleen gerechtvaardigd zijn indien uit gedegen onderzoeken zou blijken dat de huidige situatie met de verkeerslichten niet meer veilig is en er een veiliger alternatief is voor alle verkeersdeelnemers. Wij ontvangen graag uw bevestiging van onze zienswijze en worden graag geïnformeerd over het verdere verloop. Vriendelijke groet,
114	Hallo gemeente Amsterdam Na mijn bezoek aan de inloopavond is mijn reactie 2-ledig • Tot mijn tevredenheid heb ik vernomen op de inloopavond dat het kunstwerk slash hekwerk tussen HVO en basisschool wat enkele jaren geleden is verwijderd, in het nieuwe ontwerp weer zijn plek krijgt. Dat is mooi • Tot mijn spijt heb ik vernomen dat de brug over het westerkanaal niet is meegenomen in het voorlopige ontwerp. De brug verdient qua indeling opnieuw aandacht, zeker nu het dubbele fietspad aan de noordzijde komt te liggen. U weet wellicht net zo goed als ik dat fietser en voetganger enkele jaren terug, op de brug aan de noordzijde veel ruimte hebben ingeleverd ten bate van het autoverkeer richting de nieuwe wijk Houthavens. Dit is nu een uitgelezen kans om op de brug nog meer te doen voor de fietser en voetganger behalve dan de, mijn ogen kwetsbare oversteek, tussen Houtmankade en van Diemenstraat. Een situatie waar je nu al grote delen van de dag amper als fietser/voetganger tussen het autoverkeer doorkomt daar het een hoofdroute binnen de stad betreft Ik realiseer me dat de brug een soort flessenhals is tussen Spaarnedammerbuurt en de Zeehelden buurt maar de indeling kan beter voor de zwakke deelnemers in het verkeer Met vriendelijke groet **12/10**
115	LS, Onlangs heb ik een mooie folder in de bus mogen ontvangen over het nieuwe ontwerp voor de Van Diemenstraat, alsmede de kruising van de Van Diemenstraat met de Silodam en het Barentszplein. Ik heb deze folder goed doorgelezen en ook heb ik gebruikgemaakt van de mogelijkheid extra informatie in te winnen tijdens de door jullie georganiseerde inloopavond over dit onderwerp. Als bewoner van de Silodam maak ik natuurlijk vaak gebruik van de kruising, alsook van de Van Diemenstraat zelf. Soms lopend of op de fiets maar voornamelijk met de auto. Hoewel er een aantal punten in het ontwerp zijn, waar denk ik iedereen blij mee is, heb ik echt grote zorgen over het voorstel zoals het er nu ligt. Puntsgewijs hieronder waar mijn zorgen liggen en welke vragen ik graag beantwoord zou willen zien. **Breedte straat en rijbanen** • Zijn jullie je er van bewust, dat er met regelmaat (onder andere voor TV opnames in panden van de Van Diemenstraat) vrachtwagens in de parkeervakken staan? De parkeervakken zijn hier niet breed genoeg voor en dus steekt zo'n vrachtwagen dan een stukje uit de rijbaan op (óf, wat ook gebeurt, een stuk het fietspad op). Nu kun je er dan met twee personenauto's nog wel langs. Als de rijbanen smaller worden wellicht niet meer. Dat betekent dat er dus steeds maar één kant van de automobilisten kan rijden en automobilisten aan de kant van de parkeervakken moet wachten tot de straat vrij is. Het lijkt mij handig om hier rekening mee te houden in het ontwerp. De vrachtwagens zullen immers niet zomaar verdwijnen dus misschien een ander soort parkeerhavens maken of de rijbanen toch niet versmallen.

	Aanpassing Barentszplein • In de tekst staat: "Zo verbetert de veiligheid voor alle weggebruikers en stroomt het verkeer beter door. o Kunnen jullie toelichten hoe dit bewerkstelligd wordt? Er wordt gesteld, als ik de tekst goed begrijp, dat het komt door het weghalen van de verkeerslichten, het terugbrengen van rijbanen naar één rijbaan, aparte oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers en een bus die op de rijbaan stopt? Dit klinkt echt heel erg onlogisch, dus het lijkt me dat dit niet de uitleg kan zijn. Kunnen jullie onderbouwen waarom de veiligheid verbetert en het verkeer beter doorstroomt? o Betekent het weghalen van stoplichten automatisch dat het verkeer beter doorstroomt? Nee toch? Dat geldt dan toch alleen voor het verkeer dat voorrang heeft? In het laatste geval, betekent het dan niet dat het voor de niet-voorrang weggebruikers juist slechter wordt en het verkeer ophoopt op de niet-voorrangswegen? o Als er geen voorsoorteerstroken meer zijn voor linksaf slaan naar hetzij Barentszplein, hetzij Silodam, dan betekent dat dat afslaande automobilisten, indien er kruisend verkeer is, stil moeten staan op de rijbaan. Op welke wijze stroomt het verkeer dan beter door? Er is dan toch juist geen doorstroom meer, maar een ophoping van verkeer, dat moet wachten tot de afslaande automobilist de rijbaan weer vrijmaakt? Het is een illusie te denken dat er steeds maar één auto is, die af wil slaan en dat dus het middenstuk, voldoende soelaas biedt om dit te ondervangen. o Indien de bus op de rijbaan stilstaat en niet meer een eigen haven heeft bij de bushalte, op welke wijze stroomt het verkeer dan beter door? Idem als boven. o Om de Silodam af of op te rijden, dient een dubbel fietspad overgestoken te worden. Zonder stoplichten. Het gaat er dus om dat er van beide zijdes geen fietsers (inclusief snelverkeer in de zin van elektrische fietsen en fatbikes) aankomen voordat je het fietspad over kunt steken. Dat is, zeker in de spits, echt niet heel makkelijk. Het wordt dus waarschijnlijk voor iedereen die op de Silodam woont of werkt vooral heel veel wachten. Ik zie niet in hoe dit voor fietsers veiliger wordt. Nu is er rood licht voor automobilisten waar fietsers op kunnen vertrouwen. In jullie ontwerp is dat er niet meer en zal het dus toch gebeuren, dat er inschattingsfouten gemaakt worden met het fietspad oversteken. Immers, je staat er al een aantal minuten en denkt dat je nu nog net wel op kan rijden... Dat is bij verkeer dat de Silodam afrijdt. Tegelijkertijd is er ook verkeer dat de Silodam op wil. Er is geen voorsorteerstrook meer, je staat op het tussenstuk maar achter je staat ook nog iemand, die de Silodam op wil. Die persoon blokkeert alle achteropkomend verkeer, jij blokkeert die persoon. Hier zullen, zeker in de spits, hele snelle beslissingen genomen moeten worden: 'nu kan het'. En dat is dan inderdaad maar te hopen, dat het kan, met fietsers die van twee kanten komen. o Voor fietsers die het Barentszplein op moeten of richting Westerdoksdijk willen fietsen: zij moeten dus oversteken zonder verkeerslichten. Ik zie niet in waarom dat veiliger is. o Dan de voetgangers in dit verhaal. De realiteit: er wordt helemaal niet zo geweldig gestopt voor zebrapaden. Dat weet iedereen. De doorgaande weg Westerdoksdijk/Van Diemenstraat is een 50 kilometer weg. Waar dus zeker 50 km/u wordt gereden maar ook regelmatig een tandje harder. Juist bij de kruising Barentszplein/Silodam, zit er een flinke bocht in de weg, die het geheel erg onoverzichtelijk maakt. In jullie plan moeten voetgangers letterlijk hun leven gaan wagen om hier over te steken. Wat als je geen sprintje meer kan trekken als je een auto aan ziet komen scheuren omdat je oud/niet goed ter been bent? Een auto, die jou nog niet gezien heeft, vanwege de redelijk scherpe bocht. Er zijn al voetgangers aangereden door fietsers op het stukje zebrapad aan het begin van de Westerdoksdijk (met blijvend letsel als gevolg). Nu is daar geen moment meer waar fietsers moeten stoppen, noch een stopmoment voor auto's vanwege een verkeerslicht. Het nieuwe plan creëert absoluut geen veiligere situatie voor voetgangers. • Nog los van dit alles: de stoplichten gaan op aanbod. Dat betekent dat je soms best even moet wachten als je linksaf de Silodam op wilt rijden, komende uit de Van Diemenstraat. Maar als je dan groen hebt, dan weet je ook dat je gewoon op kunt rijden en er (in principe) geen ander verkeer is waar je op moet letten. Dus dat even wachten is helemaal geen probleem want het biedt veiligheid. En het is logisch dat de grotere stromen rechtdoorgaand verkeer voorrang krijgen en hun licht veel langer op groen blijft. De huidige situatie is dus gewoon prima.

	Veiliger oversteken • Ja, heel goed plan dit, twee extra zebrapaden op de Van Diemenstraat. Hier is echt behoefte aan. Ook hier is het duimen, dat er gestopt wordt, maar in ieder geval wordt er een veiliger plek gecreëerd voor de vele mensen die hier de straat over steken. **Meer ruimte voor de fiets** • Vooral om dit punt ben ik blij dat ik toch naar de inloopbijeenkomst ben geweest. Want wat mij (met veel oog voor de Silodam situatie) nog niet echt was opgevallen, was dat jullie stelling 'de straat sluit goed aan op het stedelijk fietsnetwerk' echt totaal misplaatst is. Want wat zag ik inderdaad op de tekening, en hoorde ik iemand opmerken: er is helemaal **geen** verbinding gemaakt met de kruising Houtmankade, Tasmanstraat en Pontsteiger. Helemaal niets! Als fietser uit Noord, net van de pont, moet je de Pontsteiger uitrijden, de Tasmanstraat oversteken, de Houtmankade oversteken en vervolgens twintig meter de Van Diemenstraat in fietsen om voor de derde keer over te steken en hier dan ook nog zonder stoplichten! Niks verbetering, niks veiliger, maar echt een ontzettend gemiste kans en een aanfluiting voor het hele verhaal. Hoezo stopt jullie verhaal bij de brug? Hoezo ga je mensen dwingen om een super onlogische route te fietsen en vervolgens een hele horde auto's te moeten doorkruizen, zonder enige bescherming van een stoplicht of wat dan ook, om de straat over te steken, terwijl je met één keer oversteken (Pontsteiger direct links de Van Diemenstraat in) meteen aan de juiste kant op het juiste fietspad bent?! Dit slaat echt helemaal nergens op. Dit is voor niemand beter, veiliger, doorstromender of wat je ook maar aan terminologie wil gebruiken. Dit is echt grote onzin en lijkt eerder op fietsers pesten (drie keer oversteken) en onveilige situaties in de hand werken dan vooruitgang bewerkstelligen. Want natuurlijk gaan veel mensen wél linksaf slaan (waar maar een smal fietspad en een heel smal trottoir is) om veel sneller op het fietspad te komen. Dit is voor niemand veiliger. Wat betreft de punten 'Aanpassen groen en bomen' en 'Snelheid voor auto's': allebei prima natuurlijk. Ik heb geen moeite met 30 km per uur en als dat werkt, helemaal goed. Ook meer groen en aanpassingen aan het huidige groen lijkt me een goed plan. Een belangrijk punt wat ik nog mis in jullie ontwerp: hoe zit het met de nood- en hulpdiensten in dit verhaal? Er zijn veel minder manieren om ruimte voor hun te maken (smallere rijbaan, geen voorsoorteerstukken op het kruispunt Barentszplein/Silodam), hoe is dit voor hun bedacht? Moeten zij gebruik gaan maken van het fietspad? Het zou fijn zijn om dat ook te horen; de Van Diemenstraat wordt natuurlijk veelvuldig gebruikt door nood- en hulpdiensten, het lijkt me essentieel dat de route voor hun goed bruikbaar is zonder dat er extra oponthoud gecreëerd wordt. Ik zie uit naar een verhelderende uitleg over het ontwerp en helemaal naar de aanpassingen en het blijven staan van de stoplichten om voor iedereen grotere veiligheid te behouden. Vriendelijke groet, **12/10**
116	Beste, Na een eerste gesprek en de inloopavond, hier ook nog een keer mijn input per mail. Graag noem ik enkele belangrijke punten van het ontwerp die leiden tot een gevaarlijke verkeerssituatie, voor zowel omwonenden als passanten. • Het fietspad dat 'stopt' aan de zuidzijde van de Van Diemenstraat. * Fietsers moeten de weg gaan oversteken: hiervoor is te weinig ruimte. Het aantal fietsers is enorm tijdens de spits, vooral als ze van het pontje komen. * Een groot deel van de fietsers zal toch op de brug aan de noordzijde tegen het verkeer moeten infietsen. Voor ons als inwoners van de oude Houthaven betekent dit een grote verslechtering van de veiligheid om ons leefgebied (via de oprit) te verlaten. Er rijden hier veel auto's in en uit; ongelukken gegarandeerd. Kortom: het tweebanige fietspad zou moeten doorlopen over de noordkant van de brug. • Stel dat dit lukt: hoe kunnen wij vanuit de Haven veilig oversteken over tweebanig fietspad en 50km/u weg, waarbij de eerste stop pas op het midden van de weg is? Een zebrapad zou helpen?

	• Het zebrapad zoals het in de plannen is geschetst loopt van niets naar niets. Als je met de fiets vanuit het westen naar de Zeeheld gaat (je moet via de noordkant, want aan de zuidkant (=voorkant) van de school mag je niet fietsen, steek je over met de fiets, moet je vervolgens een heel klein stoepje over om je kind op het schoolplein af te zetten. Geen nieuws dat er veel bakfietsen zijn die over dat stoepje heen en terug moeten, dus er is domweg te weinig ruimte om dagelijks zo'n 150 (?) kinderen per (bak)fiets te brengen en halen. • Is de stoep aan de zuidzijde berekend op wandelwagens etc? Loopt (deels) vlak langs de weg en lijkt me bijzonder onveilig. • De hele straat wordt veiliger met 30 km/u. Verder is het mij niet helder op welke manier onze input wordt meegenomen. Ik krijg hier verschillende signalen over. Enerzijds wordt gemeld dat de renovatieplannen niet in steen staan gebeiteld, anderzijds begrijp ik dat er geen geld is voor een ander ontwerp. Ik zou graag meer duidelijkheid krijgen over de zwaarte van de participatie. Tot slot meld ik me, namens de 34 schepen in de Oude Houthaven, graag aan voor het overleg met buurtvertegenwoordigers. Dank en een vriendelijke groet, **12/10**
117	t.a.v. xx, Beste xx, U zult wel al de nodige reacties ontvangen hebben. Het verwijderen van de stoplichten op het Barentszplein en de Silodam zal catastrofaal zijn voor al het auto, canta, fietsverkeer en voetgangers wat vanaf de Silodam en vanaf het Barentsplein de Van Diemenstraat of de Westerdoksdijk op wil of over wil steken. Stoplichten moeten blijven en er moet vooral op het fietspad voldoende ruimte komen om fatsoenlijk voor een rood stoplicht te stoppen en te wachten. Anders schiet iedereen het trottoir op. Snelheid terugbrengen naar 30 km per uur. Ook lijkt het me raadzaam om ruimte te laten voor de bus haltes. Zodat de bus kan stoppen naast het wegdek. Niet op het wegdek waardoor de doorstroom zou worden geblokkeerd. Een mooi idee is wel om het smalle fietspad aan de kant van de Zeeheldenbuurt op te heffen en een tweerichtingsverkeer fietspad te maken bij de pakhuizen. In het verlengde van het bestaande fietspad op de Westerdoksdijk. En meteen een snellere aansluiting richting de Pont naar Noord bij de Pontsteiger. Er is veel terechte reuring over de plannen voor de van Diemenstraat en kruispunt Barentszplein. Het lijkt er bijna op alsof bij de plannen geen rekening is gehouden met o.a. bewoners, bedrijven, schoolkinderen e.a. Ik vraag me af of jullie een budget hebben voor klaar-overs (in dit geval naast scholieren ook voor ouderen). Er wonen in deze buurt veel ouderen, die graag onafhankelijk en zelfstandig willen leven en wonen in de Zeeheldenbuurt. De trauma helikopter zal er ook vaker aan te pas moeten komen als jullie de stoplichten verwijderen. Persoonlijk heb ik er belang bij dat de stoplichten blijven omdat ik sinds kort een oogziekte heb en daardoor nog veel beter moet opletten op het verkeer. Dit geeft extra onzekerheid om nog de deur uit te gaan. Ik zie dat de stoplichten wel verwijderd zijn op de Spaarndammerstraat. Daar is echter vnl verkeer voor gebruikers uit de buurt en scholieren en ov gebruikers. Het verkeer zelf wordt omgeleid via de tunnel. Bij de Van Diemenstraat en Barentszplein is geen tunnel, het verkeer komt door de Zeeheldenbuurt heen, en stoot veel CO_2 uit, en is ook in aantallen sterk toegenomen. Uitbreiding Houithavens en verder richting Sloterdijk. Om die reden is het essentieel dat het bestaande groen (de bomen bij het Barentszplein) gehandhaafd blijft, vanwege het warmere klimaat en ook vanwege de CO_2 uitstoot in deze buurt. Ik spreek steeds meer bewoners en gebruikers uit de aansluitende buurten die ook tegen het verwijderen van de stoplichten zijn maar er niet bij betrokken zijn. De Zeeheldenbuurt is geen dorp meer. Verder onderschrijf ik onderstaande mail van een van de bewoners van de Silodam.

	Met vriendelijke groet, In bijlage zo zou het kunnen zijn zonder stoplichten: We hebben de plannen zorgvuldig bestudeerd. We zijn blij met de aandacht voor mogelijke verbeteringen aan de Van Diemenstraat. Maar we zijn geschokt over het plan voor het kruispunt Westerdoksdijk/Van Diemenstraat/Silodam/Barentszstraat. U geeft aan dat daar de rijsnelheid op 50 km per uur blijft. Tegelijkertijd wilt u de verkeerslichten verwijderen. Wij denken dat dit een zeer onwenselijke en ook gevaarlijke keuze is om de volgende redenen: . Inderdaad rijden mensen met 50 km per uur over dit kruispunt. Een gevaarlijk kruispunt alleen al door de bocht die de weg er neemt. . De stroom auto's en fietsers over de Westerdoksdijk/Van Diemenstraat is nagenoeg continu gedurende de spitstijd, die loopt van zeker 7:15 tot 9:15 uur en van 16:00 tot 18:00 uur. . Dat betekent dat het op die tijden voor auto's die vanaf de Silodam of vanuit de Barentszstraat richting Station CS of richting Westpoort willen rijden, dan nagenoeg onmogelijk is om zich in deze stroom te voegen, en al helemaal niet om over te steken en de andere kant op te rijden. . Auto's die juist vanuit die spitsstroom de beide straten in willen, kunnen dan niet oversteken naar de straat van hun keuze en blokkeren al wachtend op een gaatje de stroom achter zich. . Als de bus dan ook nog eens in deze zelfde stroom halt moet houden om passagiers te laten uit- en instappen, geeft dat een groot oponthoud. . Op de Silodam rijden elke dag niet alleen veel auto's van bewoners de dam op en af, maar ook vele busjes van bezorgers, verbouwers, reparateurs en geregeld ook politie, brandweer en ambulances. . Ambulances en andere hulpdiensten moeten ALTIJD vrij de Silodam kunnen oprijden en afrijden. . Zelfs nu met verkeerslichten zijn er veel fietsers die gewoon doorfietsen. Zonder verkeerslichten zal er geen argument meer zijn hen daarop aan te spreken. . Voor voetgangers wordt het zonder verkeerslichten een serieuze uitdaging zonder gevaar over te steken. Dat geldt des te meer voor kinderen, ouderen en gehandicapten. De verkeersstroom op het traject Van Diemenstraat/Westerdoksdijk is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen en vormt een deel van de Amsterdamse (binnen)ring waarover mensen de stad in- en uitrijden. Dat is juist de reden dat er 50 km mag worden gereden! In feite zou de kruising Silodam/Barentszstraat/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat de enige kruising worden in het westelijke deel van deze binnenring tussen de Piet Heintunnel en de Spaarndammertunnel die dan geen verkeerslichten meer heeft. Zo worden bijv. bij de kruising bij IJdock, die een stuk rustiger is dan het Barentszplein, wel de verkeerslichten gehandhaafd. Wij zijn ervan overtuigd dat het afschaffen van de verkeerslichten veel meer verkeersslachtoffers zal veroorzaken. Wij weten dat zulke ingrijpende wijzigingen pas na veel moeite en tijd kunnen worden teruggedraaid. We vinden het daarom des te minder verantwoord de verkeerslichten af te schaffen. Daarom verzoeken we u dringend in uw plannen de verkeerslichten op de kruising Barentszplein/Silodam/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat alsnog te handhaven.

	 **13/10**
118	Beste collega's, Ik ben een bezorgde buur van de straat. Zelf ben ik woonachtig in het pand Ijside en kijk uit op het kruispunt bij de Silodam/Westerdok. Oftewel ik heb de hele dag en nacht zicht op dit kruispunt. Dat hier niet meer doden zijn gevallen is best een wonder. Er ontstaan diverse gevaarlijke situaties juist door menselijk gedrag als door rood rijden of lopen en de van Diemenstraat wordt gebruikt als een racebaan voor motoren en auto's. Ook staat mijn auto in de garage onder ons pand. Als ik naar buiten rij helpt de stoplicht me enorm om op de juist baan te komen. Stel de stoplichten verdwijnen mag ik hopen dat mensen mij er tussen laten. Dan ben ik afhankelijk van menselijk gedrag in het verkeer. Helaas is gebleken dat vele mensen hier niet sociaal reageren als de stoplichten het niet doen. Even iets positiefs, het plan draagt zeker bij aan meer fietsplezier en groen! Ik begrijp goed dat door dit plan een beroep wordt gedaan op ons menselijk gedrag, net als bij CS. Daar lijkt tot nu toe goed te werken. Ik vind het verschil dat daar geen motoren en auto's rijden. Ik ga er vanuit dat er een onderzoek heeft plaatsgevonden over het functioneren zonder stoplichten op de situatie? Kan ik deze ergens inzien? Ik hoor graag van u terug! Groet, **13/10**
119	Beste …. Wat fijn dat er wordt nagedacht om de van Diemenstraat opnieuw vorm te geven. In reactie op de plannen hierbij een paar punten die ons zorgen baren. **Punt één** Wij wonen op het Barentszplein 5h, dicht bij de kruising naar de van Diemenstraat. Deze kruising steken we vaak over, lopend, op de fiets en met de auto. In alle gevallen zijn we nu blij als de stoplichten aanstaan. De weg is druk en door de bocht waarin hij loopt érg onoverzichtelijk. Er wordt (als er geen file staat) hard gereden en als de stoplichten soms niet aanstaan is duidelijk dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren. Niet zelden schrik ik van een auto die er toch nog aankomt hoewel ik die niet had gezien.

	Hier komt nog bij dat als de twee weggedeelten veilig overgestoken zijn er nu ook nog een twee richtingsverkeer fietspad komt. Ook hier zien we een probleem dat er geen stoplichten zullen zijn, het wordt een spannende aangelegenheid om de van twee kanten hard rijdende elektrische fietsen, fatbikes, race fietsers en pedelecs veilig te ontwijken en in te voegen of de achtergelegen stoep veilig te bereiken. Uit ervaring is duidelijk dat fietsers slecht stoppen voor zebra paden. **Deze kruising zonder stoplichten is echt een heel slecht idee!!!** We nodigen u uit om samen met ons te kijken naar de situatie en bijvoorbeeld hoe ver je de straten in kunt kijken en hoe hard de auto's aan komen rijden. **Punt twee** Op hetzelfde plein betreft de sharedspace, een mooi idee maar ook hier zou een veilige oversteek plaats voor alle kinderen van en naar de speeltuin moeten komen.We pleiten daarom ook voor stoplichten (al dan niet op verzoek) om de kinderen veilig van en naar hun speeltuin te laten komen. **Punt drie** Dit betreft de brug bij de Tasmanstraat/Ponttsteiger. Komende vanaf de pont richting centraal station is er in de huidige plannen twee keer een oversteek vlak achter elkaar. In de praktijk zullen waarschijnlijk weinig fietser die van de pont komen en richting centraal fietsen deze oversteek gaan maken. Om eerlijk te zijn doe ik dat (met vele anderen) nu ook al niet als het stoplicht op rood staat, in onze gehaaste samenleving gaan we toch voor de snelste optie. En bovendien zal het er veiliger van worden omdat het minder oversteken betekent. Als het een twee richting verkeer fietspad op de van Diemenstraat wordt moet deze doorgetrokken worden op de brug. **Punt vier** Bij de brede school de Zeeheld staan nu veel fiets parkeer plekken aan de noord kant in het ontwerp. Er staat tevens een zebra oversteekplaats zonder stoplichten. Het lijkt me voor iedereen die daar de oversteek maakt en vooral voor kinderen van en naar de Zeeheld ook weer essentieel dat er (oproepbare) stoplichten komen. **Punt vijf** Hoewel ik er zelf niet woon maak ik me wel zorgen om de leefkwaliteit van de huizen aan de van Diemenstraat die de auto's nu opeens een stuk dichter bij hun ramen langs krijgen, ik ben blij dat ik hier niet woon en leef mee met de bewoners. **Punt zes** Op het Barentszplein staan de fietsrekken nu overvol. Op de tekeningen zie ik nergens waar fiet rekken zullen komen, graag rekening houden met de mogelijkheid onze fietsen prettig te parkeren. **Punt zeven** We zijn benieuwd naar de snelheid die gekozen gaat worden voor deze bijzonder drukke oost west verbindingsweg. Deze weg is eigenlijk nog de enige doorgaande weg om in centrum Amsterdam van oost naar west te komen en dat levert een zeer grote belasting voor de van Diemenstraat en ook het Barentszplein op. Het is hier vaak tot laat in de avond heel druk, stoplichten hierdoor geen overbodige luxe, de weg staat vaak helemaal vast tot aan de tunnel van het centraal en ook naar de tunnel in de Spaarndammerbuurt de andere kant op. Het is daarmee een drukke gevaarlijke kruising en wij zijn heel benieuwd hoe dit plan dit zou gaan verbeteren. Hiernaast willen we graag een zo veilig mogelijke verbinding. **Hoe zijn de berekeningen die dit plan gaan opleveren voor de doorstroom én veiligheid per gekozen snelheid?** **Punt acht** Hoe zit het met het invoegende verkeer dat van het Barentszplein de van Diemenstraat op wil en vice versa? Gaan de auto's die vanaf centraal richting Barentszplein willen het verkeer niet ophouden als ze de oversteek niet snel kunnen maken? En voor het invoegende verkeer vanaf Barentszplein, als dit makkelijk gaat door drukte zal dit een lange file op het plein opleveren en dus voor de bewoners een continue file voor de deur.

	En nog even terzijde als er een file met auto's staat op Barentszplein kunnen fietsers hier eigenlijk niet langs. Dit gebeurt nu al. Het levert voor de fietsers gevaar op en die nemen de stoep als fietspad. Een niet wenselijke situatie. **Slot** Hoewel we nog veel nadelen zien in het huidige plan, is het heel fijn dat er nagedacht wordt over herinrichting en een mooie, veilige leefomgeving. We juichen het toe dat er meer groen komt en zijn ook blij met de initiatieven van onze buurtbewoners hierover mee te denken. Hoe groener hoe beter, maar veiligheid staat wat ons betreft toch bovenaan. Laatste vraag en eventueel nog te onderzoeken idee: is er nagedacht is over een rotonde op het Barentszplein? Zou dit niet een veilige optie zijn die ook goed voor de doorstroom is? Vraag hierbij natuurlijk of daar genoeg ruimte voor is maar horen ook hier graag uw reactie op. Graag willen we onze punten nog mondeling toelichten en eens samen over het plein lopen om te kijken hoe het anders mogelijk is. In ieder geval zien we uw schriftelijke reactie graag tegemoet. We wensen u veel succes met het verder ontwikkelen van deze ingewikkelde zaak en hopen op een voor alle bewoners zo veilig en prettig mogelijke oplossing, Hartelijke groet, **13/10**
120	Goedendag, Ik ben woonachtig in het gebouw IJside en kijk vanuit mijn huiskamer direct op het kruispunt Van Diemenstraat met Silodam en Barentszplein. Helaas was ik 1 oktober niet in staat om op de inloopbijeenkomst te komen, maar ik wil toch even van me laten horen. Dat men de doorstroom op de Van Diemenstraat wenst te bevorderen is een heel goed plan, maar zoals het kruispunt Van Diemenstraat met Silodam en Barentszplein nu (zonder verkeerslichten) ontworpen is, is absoluut niet de juiste oplossing! Ik ben bang dat met dit ontwerp men een beetje is vergeten dat er ook heel veel verkeer (fietsers en auto's) vanaf de Silodam en vanaf het Barentszplein van het kruispunt met de Van Diemstraat gebruik maken. Dat de Van Diemenstraat onderdeel uitmaakt van de ringweg s100 is misschien zo, maar voor het deel tussen de Michiel de Ruijtertunnel en de Spaarndammertunnel geldt inmiddels wel dat het een woongebied doorkruist waar de laatste jaren veel huizen zijn bijgebouwd, veel ondernemingen zijn gestart en waar dus veel meer mensen gebruik maken van de openbare ruimte dan pakweg 15 jaar geleden. Dat deze mensen dat op een veilige en comfortabele hun huis of werk moeten kunnen bereiken en daarnaast ook van hun leefomgeving moeten kunnen genieten mag niet worden vergeten! De Van Diemenstraat is een zeer drukke doorgaande weg van Oost naar West en andersom, zeker in de spits is het vanaf de houthavens tot aan het CS regelmatig een aaneengesloten rij van (vracht)auto's, bussen en motoren. Met verkeerslichten is het in de spits vaak al een puinhoop op het kruispunt omdat men op de Van Diemenstraat t.o.v de Silodam of het Barentszplein vaak meent al dan niet luid toeterend meer recht op voorrang te hebben dan een ander (geldt voor zowel fietser en autos', met name taxi's). Als het verkeer langzaam rijdt, rijdt men namelijk vaak gewoon door het kruispunt op en als de ander dan groen heeft, staat het al snel helemaal vast. Zonder verkeerslichten zal het kruispunt dus altijd vol staan en voor veel onveilige situaties zorgen. Zonder verkeerslichten zal het (bijna) ondoenlijk worden om in de spits komende vanaf de Houtmankade de Silodam op te draaien en datzelfde geldt voor het verkeer komende vanaf het CS het Barentszplein op. Zeker nu ervoor ook nog eens voor gekozen is om de invoegbanen naar Silodam en Barentszplein weg te nemen zal het moeilijk worden om op het kruispunt af te slaan naar Silodam of Barentszplein. Het zal de doorstroom van met name het autoverkeer juist verslechteren ipv verbeteren. Afslaand autoverkeer zal moeten wachten

	totdat ze ruimte krijgt van tegemoetkomend verkeer om af te slaan en zolang die ruimte niet geboden wordt, kan het verkeer achter de afslaande auto niet doorrijden. Zonder verkeerslichten zal het om diezelfde reden ook erg moeilijk worden om met de auto (met name in de spits) het kruispunt vanaf de Silodam richting Westerdoksdijk over te steken en datzelfde geldt dan natuurlijk ook vanaf het Barentszplein richting Houtmankade. Niet alleen de auto's maar ook fietsverkeer wat vanaf het Barentszplein het kruispunt over wil steken is natuurlijk niet gebaat bij een kruispunt zonder verkeerslichten. Het kruispunt zonder verkeerslichten zal misschien de doorstroom iets verbeteren, maar dat zal alleen buiten de spits zo zijn. Buiten de spits zal er dan wel weer vaker te hard worden gereden want in de Diemerstraat wordt nu al graag veel te hard gereden. Taxi's, motoren, scooters en de zgn. sportieve auto's knallen het kruispunt met hoge snelheid over (en rijden nu vaak ook nog even snel door oranje of zelfs rood). Dat zal zonder verkeerslichten natuurlijk alleen maar toenemen. Met de overstekende fietsers en ook wandelaars van en naar het Barentszplein zal dat veel onveilige situaties opleveren. Ik denk dat de Van Diemenstraat en haar omwonenden eerder gebaat zijn met het aanbrengen van een aantal drempels (of andere snelheid remmende maatregelen) dan met het weghalen van de verkeerslichten het weglaten van de invoegstroken naar Silodam en Barentszplein. De doorstroom van Oost naar West en andersom verbeteren is een goed plan, <u>maar niet over de rug van de omwonenden svp</u>! Waarom niet een plan bedenken waarbij het doorgaande verkeer van Oost naar West de omgeving helemaal niet belast. Breng dat verkeer desnoods onder de grond zoals met de Spaarndammertunnel is gedaan en laat het bestemmings-/buurtverkeer gebruik maken van de Van Diemerstraat zoals die nu is? Met vriendelijk groet, **13/10**
121	**Geachte heer/mevr.** Namens de Vereniging van Eigenaren Koop Pontsteiger (nr 103 t/m 168 – kern 5 & 6) willen wij onze ernstige bedenkingen duidelijk maken omtrent de plannen en eventuele werkzaamheden aan de Van Diemenstraat. **Als volgt onze zienswijze:** · Op dit moment zijn er ons inziens aanzienlijke onduidelijkheden over de samenhang van de plannen. Er is ons verteld dat er later een herinrichting van de verkeerssituatie rondom de Pontsteiger (met name fietspaden en de Westerkeersluisbrug) gecommuniceerd zal worden, doch het is onbekend wanneer deze communicatie zal plaatsvinden. *Het is dus onmogelijk om de samenhang van de plannen rond de Van Diemenstraat te beoordelen zonder deze informatie, laat staan constructief te participeren op de gelegenheid tot inspraak.* · Het is ons totaal onduidelijk waarom deze projecten niet gecombineerd worden, wat een meer holistische aanpak zou bevorderen. · Op dit moment ontbreken ons inziens de relevante stukken, tekeningen, realistische verkeersdata en representatieve verkeersonderzoeken, met name rondom de piek stromen tussen 7:30 en 8:30 als die tussen 16:30 en 18:00 alsmede rondom de vele festivals, welke weliswaar vaak op NDSM plaatsvinden, doch waarbij de pont toegang en de Pontsteigerdam als verkeersonvriendelijk, en vaak verkeersgevaarlijke, flessenhals fungeren.

	· De route is een van de drukste toegangsroutes van Amsterdam. Het aantal voertuigen: is 15.000 tot 20.000 per etmaal in 2035. In de ochtendspits zijn dat er 2.000 tot 3.000; waaronder OV-bussen, vrachtwagens en veel touringcars voor toeristen. Het fietspad hoort tot het drukke Amsterdamse plusnet voor fietsen. · Bewoners van de Pontsteiger, Van Diemenstraat en ouders van de Zeeheld school dringen al jaren aan op meer veiligheid rond de GBV-pont, de kruisingen bij de brug en de oversteek naar de Zeeheld school. Er zijn drie noodverbanden gelegd. Maar ondanks al hun inspanningen bleef de straat een racebaan met een maximumsnelheid van 50 kilomer per uur. · In de drukke ochtendspits is de situatie nu al onhoudbaar, met fietsers die tegen het verkeer inrijden, door rood rijden en over de stoep rijden. Dat wordt met de plannen alleen maar erger. Geduw en getrek. Het is er heel druk en chaos alom. En het past allemaal niet meer. Bewoners van Pontsteiger kunnen in de ochtendspits hun parkeergarage soms niet meer uit. De oversteek naar de Houtmankade vanaf de noordzijde alswel het rechtsafslaand verkeer vanaf de brug naar de Houtmankade is gedurende de piek vrijwel onmogelijk en gevaarlijk.Dat wordt nog eens verslechterd door afval auto's en bezorgende auto's ter hoogte van Eetcafe van Houten.In de spits staat het vast en fietsen en e-bikes wringen zich eromheen. · Grote zorgen over de bereikbaarheid en overlast tijdens de bouw werkzaamheden. De Van Diemenstraat is cruciaal voor de Oost/West verbinding in de stad en met name voor ambulance vervoer naar OLVG Oost en OLVG West. Langdurig omrijden gaat de aanrij tijd naar het ziekenhuis aanzienlijk verlengen en op de alternatieve routes meer gevaar met zich meebrengen. · Alleen tekeningen zeggen niets over de feitelijke situatie en het ruimtegebruik. De scope van het plannen is te beperkt. De plannen hebben grote invloed op het fietsverkeer dat vanaf de pont, de Spaardammerbuurt en uit de Houthaven moet oversteken. De scope zou minimaal de Pontsteiger, de brug, beide zijden van de Houtmankade en de Roggeveenstraat (de Zeeheld school) moeten omvatten. Die zitten nu ten onrechte niet in de scope van de plannen Het moge duidelijk zijn dat we vanuit VvE Pontsteiger Koop voor een drastische herziening van de plannen pleiten waarbij bovenstaande argumenten worden meegenomen. We zijn van harte bereid om mee te denken en op een later tijdstip ook ter plaatse toelichting te geven. Met vriendelijke groeten, **13/10**
122	Geachte heer/mevrouw, U wilt de stoplichten bij het Kruispunt van de Silodam en Barentzstraat verwijderen. Dat vind ik een slecht idee. Ik maak me grote zorgen als de tweerichtingfietsweg er ligt. Fietsers stoppen per definitie niet voor voetgangers ook al willen deze oversteken via een zebrapad. Ik vind de Haarlemmerdijk vergelijkbaar waar oversteken bijna onmogelijk is. Ik zie regelmatig ongelukken gebeuren waar voetgangers worden aangereden door fietsers. Het is bijna onmogelijk voor een auto om over te steken. Dat staat ons als bewoners van de Silodam ook te wachten als we met de auto de weg op willen of nog moeilijker we willen oversteken naar de Barentzstraat. Tevens blijkt uit de tekeningen dat u de status van de Silodam en Barentzstraat naar uitrit wil degraderen. In de door u voorgestelde situatie kom je met je auto tijdens de spits niet meer op de weg. Fietsers stoppen niet. In de huidige situatie is dat wel het geval en kun je zonder problemen als het stoplicht op groen staat de weg op. Vanaf de richting van station CS maakt het huidige fietspad een bocht. Met de stoplichten is dat geen probleem. Zonder stoplichten zien fietsers, fatbikes, etc voetgangers en auto's op het laatste moment als ze met 15-25km aan komen rijden. Dat gaat levensgevaarlijke situaties opleveren.

	Ik stel u als gemeente hierbij aansprakelijk bij eventuele ongelukken daar u willens en wetens deze plannen wilt doorvoeren. U heeft zich alleen laten adviseren door de Fietsersbond en niet door de Kon Voetgangers Bond en Clientenbelang zoals het volgens uw eigen wel hoort. Dat vind ik een voorbeeld van onbehoorlijk bestuur!!! **Gebiedsdynamiek** De route door de Van Diemenstraat is een van de drukste toegangsroutes van Amsterdam, met een verwacht aantal voertuigen van 15.000 tot 20.000 per etmaal in 2035. In de ochtendspits zijn dat er 2.000 tot 3.000, waaronder OV-bussen, vrachtwagens en veel touringcars voor toeristen. Het fietspad maakt deel uit van het drukke Amsterdamse plusnet voor fietsen. Bewoners van de Pontsteiger, de Van Diemenstraat, het Houthavengebied en ouders van de Zeeheld school dringen al jaren aan op meer veiligheid rond de GBV-pont, de kruisingen bij de Westerkeersluis (brug 346) en de oversteek naar de Zeeheld school. Ondanks hun inspanningen blijft de straat een racebaan met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur met vele formele en informele oversteekpunten, **Onhoudbare situatie** In de drukke ochtendspits is de situatie nu al onhoudbaar, met fietsers op de fietspaden aan beide zijden van de rijbaan en op de kistdam zelf tegen het verkeer inrijden, door rood rijden en over de stoep rijden. Dit zal met de huidige plannen alleen maar erger worden. Uit de correspondentie die u gevoerd heeft blijkt dat de stoplichten weg moeten omdat fietsers te lang moeten wachten. Ze moeten hoogstens 30 seconden wachten als verkeer oversteekt. Bij het afslaan naar de Silodam vanaf richting centrum hebben fietsers en voetgangers en kunnen zij gewoon doorrijden. Tevens heeft u een schouw gedaan om 13.00 uur als het juist relatief rustig is. U had dit ook tijdens de spits moeten doen. De Fietsersbond is een lobbygroep geworden die door de gemeente als expertisegroep wordt ingehuurd. En zij zijn in dit geval de initiatiefnemers. Net als slagers die hun eigen vlees keuren. Uit de brieven blijkt dat de woordkeus en dat de ambtenaren en Fietsersbond hetzelfde zijn. Uit betrouwbare bron heb ik vernomen dat betrokken ambtenaren intensieve banden met de fietsenbond hebben. Als burger verwacht ik dat ambtenaren neutraal zijn. Gezien de keuzes die gemaakt zijn, is alles ter faveure van de fietsers. Ik ben niet tegen het tweerichtingsfietspad, maar dan wel met behoud van de stoplichten. Dat groenperk in het midden van het kruispunt slaat nergens op. En ook dat bussen midden op de weg parkeren. Als je met 3 auto's van richting brug komt en je wilt Silodam opdraaien dan blokkeer je het kruispunt volledig. Helemaal tijdens de spits. 1 auto wacht voor fietspad, 1 auto in het midden en 1 auto op de rijbaan. Dat gaat een drama worden. De spits duurt 2x 4 uur. Moeten we elke keer wachten tot een bus bij een halte staat om de weg op te komen. Op papier ziet het er goed uit. In praktijk wordt het een ramp. Ik wil me graag constructief opstellen. Kom dan wel met een goed doordacht plan. Met vriendelijke groet, **13/10**
123	Hierbij teken ik bezwaar tegen het verwijderen van de stoplichten bij kruising Barentzplein en Silodam. Zelfs met stoplichten was het al een gevaarlijke situatie (mijn echtgenote had daar in 2010 een ernstig ongeluk met stoplichten), maar zonder stoplichten wordt de situatie nog gevaarlijker. Dus herinrichting prima, maar dan met stoplichten. Met vriendelijke groet, **13/10**

124	Hierbij wil ik kenbaar maken dat ik het weghalen van de stoplichten bij de oversteek van de Silodam naar de Barentzstraat een onzalig idee vindt. Heeft u wel eens gekeken in de spitsuren hoeveel verkeer er dan in de Van Diemenstraat langskomt? En weet u hoeveel mensen er op de Silodam wonen en werken er dagelijks op- en af moeten? Ik krijg de indruk van niet, want anders had u dit voorstel niet gemaakt. Het wordt ondoenlijk om met de auto, fiets of lopend veilig over te kunnen steken! Rekenen op redelijk gedrag van (e-bike) fietsers en automobilisten is een misvatting (lees het artikel in het Parool van afgelopen week). Ik ben 78 en wil ook graag in de toekomst op een veilige manier kunnen oversteken en ben dus mordicus tegen dit plan. Vriendelijke groet, **13/10**
125	Dit bericht om protest aan te tekenen tegen de herinrichting van de van Diemenstraat en met name van het verwijderen van de stoplichten bij het Barentsplein. Ik ben op 10 januari 2010 aangereden op het Barentzplein en heb toen 2 gebroken benen gehad (5 operaties en lange revalidatie). Dat was toen er nog stoplichten waren en die niet gerespecteerd werden. Ik wil u dringend verzoeken om de stoplichten te laten staan, worden ze weggehaald dan kan ik helemaal niet meer oversteken want er wordt met grote snelheid over de Westerdoksdijk en de van Diemenstraat gereden. Fieters en wandelaars hebben het al moeilijk in de stad en met dit voorstel om stoplichten weg te halen wordt het erger. Ik kijk uit naar uw antwoord, **13/10**
126	Amsterdam, **13-10**-2024 Aan de Gemeente Amsterdam, projectteam 'Opknapbeurt Van Diemenstraat' Betreft; reactie op voorlopig ontwerp 'Opknapbeurt Van Diemenstraat' Geacht lid projectteam, Mijn naam is xx. Ik woon sinds begin 2000 in appartementengebouw 'de Betonnen Silo' op kop van de Silodam op nr. xx. Ik kijk vanuit mijn kleine 2-kamer woning direct uit op de drukke Van Diemenstraat en het Barentszplein. Onlangs kregen we als buurtbewoners een flyer van de gemeente in de bus over een nieuw voorlopig ontwerp voor de Van Diemenstraat. Daarover zou 1 oktober '24 ook een inloopbijeenkomst bij school De Zeeheld georganiseerd worden. Bij het voorlopige ontwerp ben ik (en volgens mij de meeste buurtbewoners) niet betrokken door de Gemeente Amsterdam. Ik vindt deze gang van zaken niet zorgvuldig. In de flyer werd genoemd dat buurtbewoners welkom waren om mee te denken over bijvoorbeeld de plaatsing van fietsplekken of de invulling van nieuw groen. Dat lijkt wel een erg beperkte visie op buurtinspraak inzake dit project, in ieder geval tot nu toe. Welke ruimte hebben wij als buurtbewoners nog om dit ontwerp te beïnvloeden? Ik nam vervolgens graag de uitnodiging aan om aanwezig te zijn bij de inloopbijeenkomst op 1-10-'24. Ik vond deze bijeenkomst echter helaas teleurstellend. Er was geen centrale presentatie-voorzitter verzorgd door het team (dat namens de Gemeente daar was neem ik aan) en niemand stelde zich ook voor. Het was niet duidelijk welke functie een projectteamlid bij een bepaalde tafel had. Ook werden er geen vragen en/of opmerkingen van buurtbewoners genoteerd door de teamleden, waardoor terugkoppeling daarvan mij lastig lijkt. Terugkoppeling lijkt me toch een belangrijke functie van zo'n avond. Vandaar dat ik via deze weg mijn mening wil geven op het voorlopige ontwerp. Ik hoop dat dit serieus genomen wordt. Want dit heeft te maken met de directe veiligheid van buurtbewoners. Mijn eerste grote bezwaar in het voorgestelde plan is dat er geen visie uit springt om de enorm toegenomen verkeersdrukte op de doorgaande route CS – Westerdoksdijk - Van Diemenstraat - S100 aan te pakken. Dit is namelijk de hoofdoorzaak van alle verkeersproblemen hier in de buurt; gevaarlijk wild west (sluip)verkeer, opstoppingen, grote overlast van verkeerslawaai en luchtvervuiling. De plannen voor de Van Diemenstraat gaan dit alleen maar erger maken. De aanleg van nieuwe grootschalige woningbouw zoals bij het Westerdok en de wijk "Houthavens" heeft geleidt tot veel extra verkeer. Veel daarvan moet via de Van Diemenstraat verwerkt worden. Een onmogelijke taak onderhand. Want er is niks gedaan om de 'bottleneck' Westerdoksdijk – Van Diemenstraat te ontlasten.

	Sterker nog, de binnenstad van A'dam moet onder het mom van de leefbaarheid daar, haar verkeer het liefst kwijt. Verkeersknip hier, verkeersknip daar. De rest van de stad mag het opvangen; het bekende waterbedeffect. De extra toegevoegde woningbouw heeft dus ook geleidt tot veel extra verkeer, zonder dat de infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer daaraan aangepast is voor de route Westerdoksdijk – Van Diemenstraat. Bijna elke dag zien wij als buurtbewoners daardoor het verkeer hier compleet vastlopen. Deze route kan in deze vorm dit volume verkeer gewoon niet meer verwerken, zeker niet in de spitstijden waar het verkeer compleet vast loopt. De leefbaarheid voor de buurtbewoners is daardoor ook flink achteruit gegaan de laatste jaren. Ik moet zeker in de spits mijn ramen dicht houden vanwege verkeerslawaai (en vervuiling). Toen ik hier in 2000 kwam wonen was dit nog een rafelrand van de stad met ongebruikte rangeerspoorlijnen. Inmiddels lijkt het wel of je hier langs de A10 woont, alleen zonder geluidsschermen dan! Wat gaat de Gemeente hier aan doen? **VOORSTEL KRUISPUNT SILODAM/BARENTSZPLEIN** (Onderstaande opmerkingen gaan over het kruispunt Silodam/Barentszplein) Als bewoner (en zowel fietser, voetganger als autorijder) van de Silodam is mijn andere grote bezwaar bij het nieuwe ontwerp, dat alle stoplichten op het kruispunt Silodam/Barentszplein komen te vervallen, zowel voor gemotoriseerd verkeer, fietsers als voetgangers. Het kruispunt wordt een zgn. voorrangsplein waarbij doorgaand verkeer altijd voorrang heeft op gemotoriseerde verkeerdeelnemers en fietsers vanaf de Silodam en Barentszplein. Die laatsten moeten maar wachten om op te rijden of in twee fasen over te steken. Dit wordt bij een druk verkeeraanbod ook erg lastig en dus gevaarlijk. Waarbij gezegd moet worden dat 'druk' tegenwoordig de standaard lijkt te zijn. Daarbij gaan in het voorgestelde plan ook de linksaf voorsorteerstroken op hetzelfde kruispunt verdwijnen. Niet handig voor de doorstroming. Het aanleggen van zgn. voorrangspleinen lijkt in Nederland een soort hype te zijn bij wegbeheerders. Dit type kruispunt is echter vrij nieuw en lijkt vooral ontworpen te worden om op de dominante route de doorstroming te bevorderen, alle mooie woorden over meer veiligheid ten spijt. Bij de evaluaties van deze voorrangspleinen gaat het ook over "meer balans te krijgen tussen een vlotte én een veilige verkeersdoorstroming". Met andere woorden, om de doorstroming te bevorderen mag de verkeersveiligheid wel wat inschikken. Dus stoplichten voor ondergeschikt verkeer vanaf zijstraten weghalen. Wat verder in het algemeen als voordeel aangemerkt wordt bij voorrangspleinen t.a.v. de verkeersveiligheid, is dat de snelheid van het dominante doorgaande verkeer naar beneden gehaald wordt. Dit zou dan bewerkstelligd worden door een uitbuiging van de rijbanen vóór en ná het voorrangsplein. Die uitbuiging is er in het nieuwe ontwerp voor het kruispunt Silodam/Barentszplein echter nauwelijks. Dus waarom zou dit dan veiliger moeten worden in de nieuwe situatie? Zeker bij een 50 km/u route waar de snelheid van gemotoriseerd verkeer al vaak hoger is dan die 50 km/u. Op het nieuwe voorgestelde kruispunt Silodam/Barentszplein zelf worden er naar mijn mening te beperkte opstelruimten gecreëerd om in twee fasen over te steken. Dat gaat betekenen, zeker bij een druk verkeersaanbod op de dominante doorgaande route, dat het veel langer gaat duren voor je de Silodam af kunt rijden of over kan steken. Wil je vanaf de Silodam oprijden en staat er al iemand anders voor je te wachten op het zo'n opstelstrook, kun je niet oprijden, ook al komen er geen fietsers aan. Dus ga je in 1e instantie al een opstopping krijgen op de Silodam, ook omdat er ook nog auto's uit de parkeergarage willen invoegen. Het is op de Silodam een komen en gaan van auto's, brommers, vrachtverkeer, vuilniswagens, bestel- en aannemersbussen en fietsers. Daarnaast natuurlijk ook de voetgangers. Ik weet niet of de computermodellen hebben gerekend met dit diverse verkeer en met welke afmetingen voertuigen? Als één vuilnis- of vrachtwagen (lengte 8-9 mtr.) het kruispunt over wil steken, blokkeert die al het doorgaande verkeer. Want die jongens zetten hun truck er gewoon voor hè. Het verkeer op de Van Diemenstraat – Westerdoksdijk loopt dan heel snel acuut vast wat een razendsnel domino-effect heeft op de hele doorgaande route. Iets wat we eigenlijk nu ook al vaak zien bij opstoppingen. De voorgestelde nieuwe indeling zal bij drukte dus juist voor nog veel meer opstoppingen van doorgaand autoverkeer gaan zorgen, terwijl het de bedoeling was om dit doorgaande verkeer sneller te laten doorstromen. De beide linksaf voorsorteerstroken voor gemotoriseerd verkeer in de 'dominante route' komen ook te vervallen op het kruispunt in de nieuwe situatie. De huidige linksaf stroken hebben aan beide kanten een behoorlijke capaciteit met een lengte van zo'n 40 mtr. Dat ben je met de nieuwe indeling dus kwijt. Moet je dadelijk vanuit de Van Diemenstraat linksaf slaan de Silodam op, en er staat al een auto op de nieuwe beperkte

	opstelruimte op het kruispunt, dan moet alle achteropkomend verkeer wachten tot die auto weg is en jij daar kan gaan staan. Die auto die er eerst stond, moet dan nog wel de rijbaan oversteken, ook nog op de opstelstrook vóór het fietspad gaan staan, tot ook het nieuwe brede 2-richting fietspad overgestoken kan worden. De linksaf voorsorteerstrook, vanaf de Westerdoksdijk naar het Barentszplein, komt ook te vervallen, ook met dezelfde problemen tot gevolg. Alleen heb je hier geen doorgaand fietspad meer, tenminste in theorie. In de praktijk gaan hier echter ook gewoon weer fietsers rijden. Door het ontbreken van linksaf voorsorteerstroken wordt het in de nieuwe situatie ook tot op een laat moment onzeker of verkeer afslaat of rechtdoor gaat. Met potentieel een hogere kans op kop/staartbotsingen. En dus opstoppingen. Dit is een ongewenste situatie. Er zal voor links afslaan gemotoriseerd verkeer toch echt een voorsorteerstrook/vak op de hoofdrichting moeten komen in beide richtingen! Voor voetgangers vanaf de Silodam betekent het, dat je een 2-richting fietspad over moet steken (geen feestje met alle snelle elektrische fietsen incl. idioot opgevoerde fatbikes) voor je bij de rijweg komt, waar je ook zonder stoplichten over moet steken. Er is wel een zebrapad met markeringen, maar daar moet gemotoriseerd verkeer en fietsers dan wel voor stoppen. Een mooi ontwerpplaatje is geen garantie voor veiligheid, gezien het hufterige gedrag van verkeerdeelnemers tegenwoordig. Het lange rechte fietspad op de Van Diemenstraat richting CS gaat, zeker bij de snelle e-bikes, uitnodigen om de vaart er flink in te zetten. Ga eens kijken op de Haarlemmerdijk/-straat hoe het fietsende publiek met overstekende voetgangers omgaat. Je wordt daar op de zebrapaden van je sokken gereden als voetganger en nog uitgescholden ook. Om ongewenste snelheid hier te voorkomen zouden minimaal snelheidsbeperkende maatregelen voor fietsers opgenomen moeten worden in het nieuwe ontwerp. Voor fietsers vanaf de Silodam of Barentszplein zijn de oversteken verder uit elkaar komen te liggen, vanwege het nieuwe eiland en de opstelruimte in het midden van de nieuwe kruising. Het risico is groot dat fietsers die willen oversteken, in de nieuwe situatie gewoon rechtdoor de rijbaan over gaan, want dat is de kortste weg naar de overkant. Zij hinderen dan ook overstekend gemotoriseerd verkeer. De huidige regelinstallatie met stoplichting voor de kruising Silodam/Barentszplein kan prima blijven functioneren zoals nu al gebeurt met vraaggestuurde aansturing (aanvraag tikkers of lussen in de weg). Er zijn voor verkeersdeelnemers die vanaf de Silodam of Barentszplein op willen rijden/lopen eigenlijk geen voordelen bij het nieuwe ontwerp. Voor het doorgaande verkeer wordt dit ontwerp ook geen succes, ben ik bang. En met mij velen. Ik hoop dan ook dat het ontwerp aangepast wordt. Ik zie ook uit naar meer uitleg op de site van dit project. Met vriendelijke groet, **13/10**
127	Geachte heer/mevrouw, Door één van de bewoners van de Silodam zijn wij getipt over de herstructurering van de Van Diemenstraat. Ik heb vernomen dat het idee is geopperd om de verkeerslichten tussen de kruising Van Diemenstraat / Baerentszstraat / Silodam wordt verwijderd. De eerste tekeningen zijn het bewijs. https://www.amsterdam.nl/projecten/diemenstraat/ Allereerst is het zeer merkwaardig dat de eiland bewoners niet zijn geïnformeerd over deze plannen. U heeft natuurlijk ook geen belang indien er veel tegenstand komt. Ik vraag mij af of er serieus onderzoek is gedaan over de gigantische impact als de bewoners van Prinseneiland, Bickerseiland, Realeneiland en een deel van de Zeeheldenbuurt alleen via de Planciusstraat kunnen ontsnappen omdat de uitvalsweg wordt belemmerd / verstopt. Dit is namelijk onvermijdelijk.

	Zoals bij u bekend is, zijn de wegen op de eilanden voornamelijk in één richting en de van Diemenstraat is een belangrijke slagader naar en van het kloppend hart van de stad. De eiland bewoners en de bewoners van Silodam hebben tijdens de spits erg veel belang bij de verkeerslichten en kruispunt. Door de nieuwe ideeën onder de kop "onderhoud van Diemenstraat" wordt een complete herstructurering ingezet met alle gevolgen van dien. Met een gezond verstand zou iedereen kunnen bedenken wat er gebeurt als de verkeerslichten verdwijnen. Middeleeuwse praktijken van mensen die voorrang gaan nemen. Tenminste 3.500 fietsers die te pas en on te pas voorrang nemen op voetgangers en auto's. Denk even aan alle elektrische fietsen die met een bloedgang voorrang nemen. Alleen verkeerslichten houden ze tegen. Bij filevorming slaat de paniek toe en vergeet niet dat de Van Diemenstraat ook als vluchtroute dient voor calamiteiten rondom de eilanden. Is er gedacht aan 112 "iedere seconde telt" ? Is er een ronde gedaan bij hulpverleners ? Is er nagedacht over woon-werk verkeer naar Haarlem e.o. ? Is er nagedacht over jonge kinderen uit de buurt die door hun ouders met de auto naar Amsterdam zuid worden gebracht voor school & sporten ? Waarom zou je verkeerslichten verwijderen als deze een noodzakelijk nut hebben ? Waarom worden plannen door de gemeente bedacht en is er geen enquête formulier aan vooraf gegaan ? Ik meld mij graag aan voor de klankbord groep. Veel nieuwe initiatieven worden bedacht zonder de gevolgen er van in te zien. Willen jullie laten weten wanneer en hoe er is gecommuniceerd naar de bewoners / gebruikers die de Van Diemenstraat dagelijks gebruiken ? In afwachting van uw reactie. **13/10**
128	Bij deze mijn reactie op het plan voor de Van Diemenstraat. Belangrijk doel van het plan is het oplossen van de drukte en opstoppingen door het het doorgaande fietsverkeer in de Van Diemenstraat. Dat is zeker een goed streven, maar aan het plan zitten wel veel nadelen: - Het belang van het doorgaand fietsverkeer staat voorop, er wordt te weinig rekening gehouden met de buurtbewoners die zich verplaatsen. Oversteken wordt moeilijk vanuit de Barendtstraat en de Silodam, zowel voor fietsers en voetgangers als voor auto's. Voor minder valide mensen wordt dat extra moeilijk. De brede bermen lossen dit probleem niet voldoende op. De mensen die parkeren op de Silodam zullen lastig kunnen wegkomen, idem dito voor de auto's die via de Barentsstraat de buurt uit willen rijden. Dit heeft meer opstoppingen in de wijk tot gevolg, daar ben ik als bewoner niet blij mee. - Er zal op het fietspad heel snel gereden gaan worden door elektrische fietsen en fatbikes, misschien zelfs scooters. Zij zullen zich bij het inhalen weinig aantrekken van de tegenliggers en langzamere, 'gewone' fietsen en bakfietsen, dat is nu al te merken op de Westerdoksdijk en de De Ruijterkade. Naar verwachting zullen er

	veel gevaarlijke situaties ontstaan door de verschillende snelheden en tegengestelde rijrichtingen. In het plan is daar geen rekening mee gehouden. Aanpassing is nodig. - De bussen laten stoppen op de rijbaan is erg onhandig. Auto's die met draaiende motoren achter de bus wachten, stoten extra fijnstof uit. Dat is slecht voor de gezondheid van de buurtbewoners. - De bomen moeten het ontgelden, zoals op zoveel andere plekken in de stad. Bomen weghalen gebeurt te klakkeloos. Herplanten (met kleine bomen) is sympathiek, maar biedt geen oplossing tegen hittestress in de zomer. Behoud de bomen. Meer groen in de straat is zeer welkom; goed dat dit in het plan is opgenomen. Nog meer groen zou nog beter zijn. Ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van mijn mail. Een inhoudelijke reactie is ook welkom. Met vriendelijke groet, **13/10**
129	Reactie op het ontwerp van Diemenstraat Kruising Barentszplein De kruising Barentszplein is onoverzichtelijk, mede omdat deze in een bocht ligt. Fietsers moeten een rare bocht maken komend van het Barentszplein richting het noordelijke fietspad naar het Centraal Station. De meesten snijden daardoor ook af over de voetgangersoversteek. Fietsers die niet plaatselijk bekend zijn weten niet dat ze hier over moeten steken omdat dat verderop (rijdend aan de Westerdokzijde) niet meer kan. Voor de herprofilering van de Westerdoksdijk was er nog een fietsoversteek in het verlengde van het Westerdok (de straat). Er ligt daar nu alleen nog een stippellijn. Mijn voorstel is om hier weer een fietsoversteek tussen Westerdok en (noordelijk) fietspad van de Westerdoksdijk te maken. Dat is een veel overzichtelijker oversteek dan het Barentszplein. Tevens biedt dit een veilige oversteek voor fietsers vanaf het Westerdokseiland (in westelijke of oostelijke richting) over het noordelijke fietspad. Dat ontlast het Barentszplein waardoor dat een kleinere overzichtelijker kruising gemaakt kan worden. Bij de oversteek bij het Westerdok kan tevens een zebrapad aangelegd worden. Daar oversteken als voetganger wordt steeds lastiger omdat de Westerdoksdijk een enorm drukke weg geworden is. Een andere verbetering voor de kruising Barentszplein is het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's op het laatste stukje Barentszplein (de weg). Dat stuk is te smal voor twee richtingen autoverkeer waardoor fietsers daar altijd klem gereden worden. De Barentszstraat is al eenrichtingsverkeer voor auto's van west naar oost. Maak het stukje Barentszplein ook eenrichtingsverkeer voor auto's richting van Diemenstraat. Die richting is ook de brandweerroute. Ook dat maakt de kruising eenvoudiger en overzichtelijker. Brug over het Westerkanaal Fietsers rijden nu al van west naar oost over het noordelijke voetpad. Dit zal alleen maar toenemen en tot nog meer conflictsituaties leiden. Op de brug zijn nu vier rijstroken voor autoverkeer. Mijn voorstel is om hier een tijdelijke, goedkope maatregel te nemen. Dat kan door de meest noordelijke rijstrook (afslag naar Pontsteiger) met banden (zoals nu op de van Diemenstraat liggen) af te schermen en om te vormen tot een tijdelijk fietspad van west naar oost, aansluitend op het nieuwe tweerichtingenfietspad op de van Diemenstraat. **13/10**
130	Amsterdam, 12-10-2024 Aan de Gemeente Amsterdam, projectteam "Opknapbeurt Van Diemenstraat". Dit is een reactie op uw voorgenomen ontwerp: " Opknapbeurt Van Diemenstraat". Geachte lezer(es), Ik kijk op het genoemde kruispunt en heb het zien veranderen in de loop van de jaren. Het werd drukker en drukker, zeker nadat het centrum, de auto's ging weren. Zelf ben ik autorijder en voetganger, helaas minder valide. Ik loop met rollater.

	Zonder stoplichten, is het voor mij vrijwel onmogelijk om over te steken. Zelfs met stoplichten, is het soms niet te doen. Daar zijn vooral de fietsen (in alle soorten en maten) scooters en fatbikes debet aan. Deze rijden regelmatig over de stoep, steken dwars de weg over, rijden door rood en stoppen nergens voor. En dit is niet overdreven. Afgelopen jaar, heeft ook de politie 3 of 4 keer controle gehouden. (Dit is na te zoeken). Het lijkt mij een goed idee om deze fietsers eens op te voeden, doormiddel van meer controles en fikse bekeuringen. Ik begrijp, dat men de "linksaf banen" richting Silodam en Barentzstraat wil opheffen. Dat wordt dan een vreselijke fijnstofhoek, voorzover het dat al niet was, want je kan dan, op drukke tijden, en dat zijn er heel wat, blijven wachten, met draaiende auto's totdat het tegenovergestelde verkeer je af laat slaan. Drukke tijden zijn oa ochtend/avondspits en brug die regelmatig (zeker in de zomermaanden) open staat. Ik vraag mij werkelijk af, of degene(n), die dit plan bedacht heeft/hebben, de situatie wel goed heeft/hebben bekeken. Ik bedoel dit niet vervelend, maar serieus. Kom eens een maand observeren, alle tijden. Kortom, wat u ook bedenkt, LAAT DE STOPLICHTEN STAAN. AUB. Met vriendelijke groet, **13/10**
131	LS., Ik kan vrij kort en krachtig zijn in mijn reactie tav uw plannen in/voor de Van Diemenstraat en Barendszplein. Prima, dat u een verbreedt tbv de voetganger en de fietser, maar wat een simpelweg, domme keus om de verkeerslichten weg te halen op het kruispunt! U oppert dat eea de veiligheid zal verhogen; nou ik stel, dat u de verkeersveiligheid naar beneden haalt door op dit gevaarlijke kruispunt, de verkeerslichten weg te halen. Ik woon hier sinds 1984 en juist, doordat er verkeerslichten gekomen zijn, is het aantal verkeersongevallen hier sterk verminderd! Zoals gezegd: prima opknapbeurt, maar een zeer, zeer onverantwoorde keus om de verkeerslichten weg te halen. In afwachting van uw reactie, Met vriendelijke groet, PS Ter informatie aan u: ik ben niet op de hoogte gesteld van uw plannen en slechts door buurtcontacten ben ik ter elfder uren gewezen op uw plannen. Ook dat (uw communicatie beleid) krijgt van mij een onvoldoende! **13/10**
132	LS, Hierbij ontvangt u een zienswijze op de conceptplannen voor herinrichting van de Van Diemenstraat. Het ontwerp: https://www.amsterdam.nl/projecten/diemenstraat/plannen/?PagClsIdt=17618495#PagCls_17618495 **Belanghebbende** Ik ben belanghebbende omdat ik woon op xx op korte afstand tot de Van Diemenstraat. Al mijn langzaam en snelle verkeersmobiliteit verloopt via de beide toegangen vanaf de van Diemen (Barentszstraat en Barentszplein. Ik woon daarnaast zo dicht bij de van Diemenstraat dat ik directe geluids- en milieuoverlast ervaar van deze weg.

Kern van de Zienswijze
Het voorstel bevat onvoldoende onderzoeksresultaten over de volgende aspecten: verkeersveiligheid, doorstroming, geluidsoverlast en milieueffecten.
Verwacht mag worden op grond van inzichten van bewoners en deskundigen dat met name de verkeersveiligheid van de beide kruispunten sterk zal afnemen en zal leiden tot toename van huftergedrag ten kosten van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.
De scope van het project is zo sterk verkleind dat het lijkt alsof dit bewust is gedaan om allerlei neveneffecten niet op te merken. Zeer belangrijk is dat deze effecten juist optreden (mn die in de ochtendspits) als alle kwetsbare mobiliteit zich concentreert op de beide toegangen tot de Zeeheldenbuurt. De Zeeheldenbuurt en niet te vergeten de hele westelijke eilanden zijn afhankelijk van deze toegangen.
De zienswijze pleit voor uitstel, betere nut en noodzaak analyse en vergroten van de scope.

Situatie

- 2 basisscholen die gebruik maken van beide toegangen tot de wijk. Er zijn veel kinderen die gebruik maken van de oversteekplekken voor fietsers. Een van de scholen is in het ontwerp zelfs helemaal niet meer met een fietspad bereikbaar. Dat is geen aanvaardbare situatie.
- Bewoners die 's morgen uit de wijk moeten richting de ring met de auto en 's avonds weer terugkeren en afslaan in de wijk profiteren nu van de verkeerslichten voor hun veiligheid, maar daarbij moet al goed worden uitgekeken omdat auto's en bussen er soms de verkeerslichten negeren en opstellen op de zebra's en ter plekken van de fietsoversteek.
- Tijdens de spits is het zeer lastig om met verkeerslichten uit de wijk te gaan en zich te mengen in de file die daar staat, mede omdat ook op gezette tijden de brug over de kostverlorenkade open gaat, ook in de spits. Files tot aan Westerdoksdijk als gevolg.
- Grote stromen fietsers die oversteken naar de Westerdoksdijk vanaf Barentsplein en in de avond ook weer afslaan
- Veel voetgangers die vanaf de haltes oversteken.
- Een parkeergarage die dienstdoet voor de hele wijk, die belangrijker wordt als het aantal parkeerplaatsen verder gaat afnemen. Leidt tot veel meer bewoners die vanaf de silodam naar hun werk moeten. Uit expert analyses blijkt dat vanaf de Silodam de situatie nog slechter wordt als vanuit de Zeeheldenbuurt.
- Zeer onoverzichtelijke kruispunten doordat allerlei objecten en verkeersstromen het zicht beperken
- Onduidelijkheid over de wijzigingen van snelheid autoverkeer c.q. autoverkeer houdt zich op de Van Diemenstraat buiten de spits en in de avonduren al niet aan 50km laat statn dat ze overschakelen naar 30km / uur op Westerdoksdijk.
- Veel vracht/ werkverkeer en bussen (lijndienst en toetsen, mn naar de cruiseboten aan de kade) die de situatie veelal niet kennen
- Veel remmend verkeer, wat wellicht leidt tot milieueffecten (niet in de plannen als effect genoemd), behalve 's avonds als de stoplichten uitstaan. Dat opeens een versnelling van het verkeer boven de 50km als het rustig is. Dan willen wij slapen en dat is lastig. Waarschijnlijk geluids-. en luchtkwaliteitseffecten (niet gemeten of berekend voor de toekomstige situatie).
- De Van Diemenstraatr wordt veel gebruikt voor nooddiensten. Er zijn weinig alternatieven richting het ziekenhuis in west, Ook het politiebureau is direct aan de Houtmankade. De gekozen oplossing biedt hen geen keuze meer dan te wachten, of zelf over de stoep te rijden.

Toekomst

- De Van Diemenstraat wordt een van de belangrijkste westelijke uitvalswegen van de stad, de scope van de plannen kan niet op basis van een enkele verkeerskundige ingreep worden beoordeeld. Deze is veel te beperkt. Wat zien we allemaal:
- Meer fietsers, allemaal op 1 fietspad (2 richtingen)
- Geen voorrang (op advies fietsersbond wellicht zelfs uitritten) voor de toegangen uit de wijk richting Van Diemenstraat
- Verplaatsing bushalte naar positie op de weg, maakt de obstakels om vanuit de Zeeheldenbuurt de verkeerssituatie te overzien zeer veel slechter en zorgt voor veel irritatie bij automobilisten
- Geen duidelijkheid over het (handhaven) van snelheidsregels en ontbreken over helderheid van 1 snelheid op het hele traject vanuit de tunnel naar de Zeeheldenbuurt.

	• Voor afslaande fietsers (in en uit de wijk) is er tijdens de spits maar 1 manier om naar de overkant te komen en dat is zich in te dringen in de lange file die er staat. Naast de autofile betreft het nu ook de fietsfile van het toegenomen fietsverkeer. Zolang niet alle elektrische fietsen en bakfietsen op de weg moeten is de fietsfile zeer gevaarlijk om te doorkrijsen. Dit alles zorgt voor een grote toename van de onveiligheid. • Anderszins buiten de spits en 's avonds is er (nog steeds) sprake van nog onveiligere situaties als de snelheden van langzaam en snel verkeer veel groter worden zonder beschermende werking van verkeerslichten (die nu 's avonds en 's nachts ook al vaak uitstaan wat leidt tot hogere snelheden, o.a. van taxi's. • Inmengen vanuit de Zeeheldenwijk op de Van Diemenstraat zal tijdens de spits nog zeer lastig dan wel een tijd onmogelijk zijn (zeker indien die straten als uitrit worden afgewaardeerd). • Er lijkt een horecaterras ingetekend aan de noordzijde van de hoek Barentszplein/Westerdokskade. Dat is er niet en maakt de step daar smaller dan is toegestaan (2m) **Afwegingskader ontbreekt voor plan en consequenties** • Het lijkt erop dat er een niet zichtbaar (roze olifant) belang is waardoor deze plannen met deze beperkte scope (en dito beperkt budget) nu moeten worden uitgevoerd. Dat belang dient zichtbaar te worden en gewogen. • Je verwacht dat er een goede afweging woedt gepresenteerd met scenario's van verwachte effecten. Een net afwegingskader, dat wijst op de logica en de intelligentie van deze plannen. De effecten en de consequenties zijn niet in beeld. We hebben alleen verkeersdeskundigen die op persoonlijke titel deskundig advies geven. Zij zijn echter niet tevreden met de plannen. Deels vanwege onderstaande effecten. • Voorkomen moet worden dat verkeersdeelnemers stil komen te staan op de twee verkeerspleinen van de beide toegangswegen naar wijk. Dat is nu niet opgenomen in de plannen. • Kwetsbare bewoners zijn het slachtoffer, ouderen, kinderen, langzaam verkeer in algemeen, allen die de Van Diemenstraat over moeten met de fiets omdat er geen moment van voorrang meer is. Zoals nu al gebeurt zal de gedragsaanpassing zijn dan men over de zebrapaden zal gaan, dat is de enige voorrang die er is te krijgen. Fietsers van de fietsbaan zullen daar veel minder op reageren dan de automobilisten. • De rol van de Fietsersbond is geen formele rol, hun oordeel is onvoldoende onderbouwd en dient heroverwogen te worden op basis van gedegen aanvullend onderzoek (meer schouwen, met meerdere stakeholders) • Er is geen participatie volgende gelden regels hierover, gepland of ondernomen. • Maatschappelijke Nut en noodzaak van de plannen is nergens vermeld. Er is zoals eerder aangegeven geen gedegen analyse vanuit de logische perspectieven: • Het is zeer wel mogelijk dat het beter is nu niets te doen, de plannen te vertragen. Althans totdat een aantal effecten van veranderingen in de stad op verkeersgebied voor de Van Diemenstraat duidelijker worden: 30 km zones, niet meer toelaten van vieze vrachtwagens, etc. • De effecten op milieugebied dienen mee te worden gewogen: geluids en fijnstof beperkende maatregelen zijn voor de Zeeheldenbuurt zeer welkom. Dat betekent snel naar 30k vanaf de tunnel, geluidsobstakels/ op Barentszplein met voldoende zicht op het verkeer vanaf de Van Diemenstraat de stad in. Als men dat gaat meten en meewegen kan er een andere afweging worden gemaakt. Zeer waarschijnlijk leidt dit ook tot later uitvoeren (als er meer budget is, als de effecten uit het vorige punt duidelijk zijn geworden. Wij verwachten dat er met deskundigen en bewoners verder wordt gesproken om deze plannen te optimaliseren dan wel, wat uit voorgaande wel lijkt te volgen, deze plannen pas op een laster moment te gana herontwerpen en dan uitvoeren. Een slechte uitvoering vanwege haast en een te beperkte scope en budget, daarvoor is deze uitvalsweg veel te belangrijk voor de stad en voor de wijk. Vriendelijke groet, **13/10**
133	Geachte dames, heren,

	Dank voor uw uitnodiging om een reactie te geven op het ontwerp voor de opknapbeurt van de van Diemenstraat. Het ontwerp ziet er mooi uit en past in de tendens dat er meer zorg wordt besteed aan de publieke ruimte in Amsterdam - dat valt te prijzen. Maar wij hebben een grote zorg bij dit ontwerp en dat betreft het weghalen van de stoplichten tegenover de Silodam en café Westerdok. De reden is dat ook mèt stoplichten het soms al een hachelijke zaak is hier over te steken. Zonder stoplichten zijn wij aan de goden overgeleverd, vooral tijdens het spitsuur en dat lijkt hier wel de hele dag te duren. Ten eerste is er een niet aflatende stroom fietsers, waarvan wij voorzien dat zij niet zullen stoppen indien er voetgangers / fietsers / automobilisten vanaf de Silodam willen oversteken. Ten tweede rijden auto's hier minimaal de toegestane snelheid, vaak harder. Zie daar maar eens tussen te komen. Het afschaffen van dit stoplicht is dus echt een slecht idee. Wij hopen daarom dat u dit wilt heroverwegen, waarvoor dank. Met vriendelijke groet, **13/10**
134	Aan: de Wethouder Verkeer, Vervoer en Openbare Ruimte, mw. M. van der Horst, Graag reageren wij, bewoners van de Barentszbuurt/ Oude Houthaven, op de plannen voor de 'Opknapbeurt Van Diemenstraat'. We hebben de plannen zorgvuldig bestudeerd. Op zich zijn we groot voorstander van een verbetering van de veiligheid en de verkeersdoorstroming in de Van Diemenstraat. We juichen uw voornemen van harte toe. Maar bij het lezen van de plannen lijkt de nadruk eenzijdig te worden gelegd op de doorstroming van de fietsers, en wordt met de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers, maar vooral ook voor andere weggebruikers, onvoldoende rekening gehouden We verbazen ons over de tweebaansweg fietsoversteekplaats op de oostelijke helling van de Westerkeersluis-brug (brug 346). U geeft aan dat (ook) daar de rijsnelheid op de Van Diemenstraat 50 km per uur blijft. Tegelijkertijd wilt u hier een drukke fietsoversteekplaats creëren. De stroom auto's en fietsers over de Westerdoksdijk/ Van Diemenstraat is nagenoeg continu gedurende de spitstijd, die loopt van zeker 7:15 tot 9:15 uur en van 15:00 tot 18:00 uur. Het zal dus een drukke fietsoversteekplaats worden, die de doorstroming van het overige verkeer ernstig zal hinderen. We denken dat dit een zeer onwenselijke en ook uiterst gevaarlijke keuze is om de volgende redenen: • Er geldt hier een maximumsnelheid van 50 km per uur (ook over de Westerkeersluis-brug). • Het gemotoriseerde verkeer (50 km/u) vanuit de Spaarndammerbuurt wordt verrast met een tweerichtings-fietsoversteekplaats, uit het zicht, direct na de bolling van de Westerkeersluis-brug. • Auto's die vanuit die spitsstroom af willen slaan naar rechts dan wel links (Houtmankade oostzijde en de afslag naar de Van Diemenkade), worden gehinderd door de stroom aan fietsers en blokkeren hiermee het verkeer achter zich. • Omgekeerd, verkeer dat vanuit de Houtmankade oostzijde of vanaf de Van Diemenkade komt, wordt het vrijwel onmogelijk gemaakt om zich in te voegen door wachtende afslaande fietsers en doorgaand fietsverkeer vanuit twee richtingen. Vooral vanuit de Van Diemenkade ontstaat er een zeer slecht te overziene situatie met alle gevaar op ongelukken van dien. Hoe kun je tweerichtingsverkeer van fatbikes, scooters, snorfietsen, scootmobiels, candy's, gemotoriseerde steps, e-bikes, e-bakfietsen, bakfietsen, racefietsen, mountainbikes, tourfietsen, stadsfietsen en toeristenfietsen veilig kruisen? • De ervaring leert dat tijdens de spits, elkaar tegemoetkomende stromen van fatbikes, scooters, snorfietsen, scootmobiels, candy's, gemotoriseerde steps, e-bikes, e-bakfietsen, bakfietsen, racefietsen, mountainbikes, tourfietsen, stadsfietsen en toeristenfietsen elkaar amper de ruimte bieden. Voor wachtende overstekers is op deze plek geen ruimte. • Hulpdiensten komen vast te staan op de Van Diemenstraat en zullen zo hun aanrijtijden niet kunnen halen. Bovendien zullen zij de grootste moeite hebben om af te slaan naar de Van Diemenkade en de Houtmankade oostzijde, of natuurlijk andersom, in te voegen op de Van Diemenstraat. • In de nieuwe plannen zien we dat er vrijwel geen rekening wordt gehouden met voetgangers Het is

	algemeen bekend dat zebrapaden over fietspaden schijnveiligheid bieden. Het levert eigenlijk meer gevaar op voor voetgangers, omdat zij zich er ten onrechte veilig wanen (zie bijvoorbeeld op de Haarlemmerdijk, waar voetgangers op zebrapaden continu voor de voeten worden gereden en vervolgens worden uitgescholden). De verkeersstroom op het traject Van Diemenstraat/ Westerdoksdijk is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen en vormt een deel van de Amsterdamse (binnen)ring waarover mensen de stad in- en uitrijden. Volgens ons is er bij de vormgeving van het voorliggende verbeterplan vooral rekening gehouden met de doorstroming van het doorgaande fietsverkeer en ondermaats rekening gehouden met het autoverkeer en de voetgangers (onder wie ook kinderen, ouderen en gehandicapten). We zijn ervan overtuigd dat het plan zoals het nu voorligt veel meer verkeersslachtoffers zal veroorzaken. Eerder hebben we de projectgroep voor het verbeterplan geschreven dat we het weghalen van verkeerslichten op de kruising Van Diemstraat/ Westerdoksdijk/ Barentszstraat/ Silodam daarom volledig onverantwoord en onwenselijk vinden. We hechten eraan ook aan te geven dat we het onwenselijk en gevaarlijk vinden dat in het voorgelegde plan de Westerkeersluis-brug niet is meegenomen als onderdeel van het geheel. Immers ook dit deel van het plan zorgt voor toegenomen gevaar op ongelukken bij alle weggebruikers. Aangezien ingrijpende wijzigingen kostbaar zijn en pas na veel moeite en tijd weer kunnen worden teruggedraaid, vinden we het onverantwoord de voorgestelde plannen in de huidige hoedanigheid uit te voeren. De plannen baren ons grote zorgen. Daarom verzoeken we u dringend de plannen te herzien. Graag melden wij xx ons als duo aan voor de klankbordgroep. Met vriendelijke groet, **13/10**
135	LS, Hierbij ontvangt u een zienswijze op de conceptplannen voor herinrichting van de Van Diemenstraat. Het ontwerp: https://www.amsterdam.nl/projecten/diemenstraat/plannen/?PagClsIdt=17618495#PagCls_17618495 Ik woon (al jaren) op het Barentszplein nr 69 en helaas zie ik ook al jaren dat de van Diemenstraat en de Westordoksdijk vaak als een snelweg worden gebruikt, met gevaarlijke situaties als gevolg. Heel mooi dat dit wordt aangepakt. Als ik het goed begrijp zullen in de plannen de stoplichten op het Barentszplein verdwijnen dan wel in de avond worden uitgezet. Dit geeft voor mensen die uit de Barentszstraat komen, naar mijn mening en ervaring met het verkeer in de buurt, enorme onveilige situaties. Dit kan niet de bedoeling zijn van een herinrichting toch. Bij deze maak ik graag mijn bezwaren kenbaar. In vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, Met vriendelijke groet, **13/10**
136	**Goedemiddag,** **Belanghebbende** Ik ben belanghebbende omdat ik woon op Bokkinghangen 37, op korte afstand tot de Van Diemenstraat. Al mijn langzaam en snelle verkeersmobiliteit verloopt via de beide toegangen vanaf de van Diemen (Barentszstraat en Barentszplein. Ik woon daarnaast zo dicht bij de van Diemenstraat dat ik directe geluids- en milieuoverlast ervaar van deze weg. **Kern van de Zienswijze** Het voorstel bevat onvoldoende onderzoeksresultaten over de volgende aspecten: verkeersveiligheid, doorstroming, geluidsoverlast en milieueffecten.

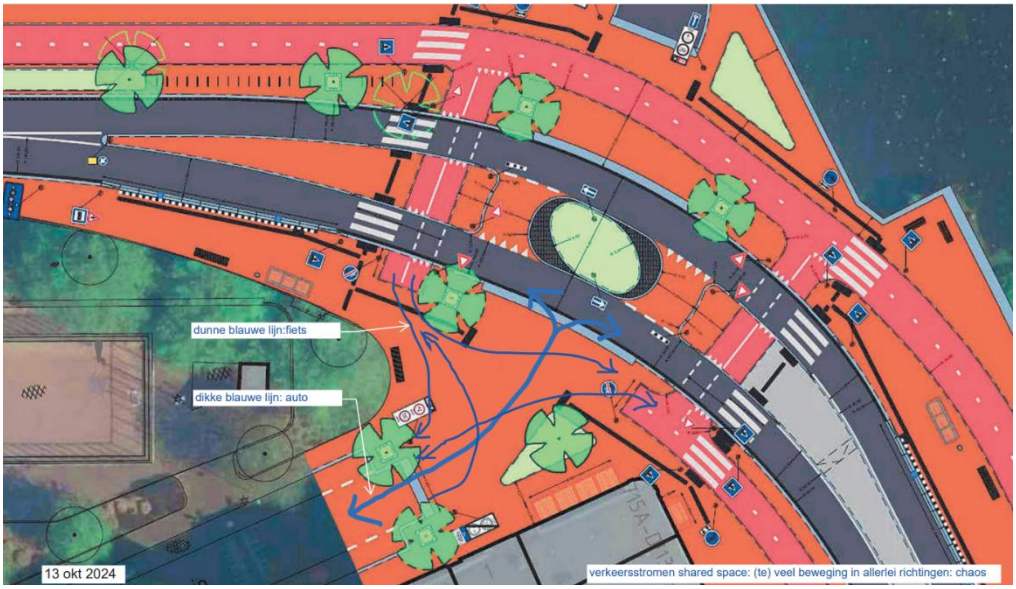
	Verwacht mag worden op grond van inzichten van bewoners en deskundigen dat met name de verkeersveiligheid van de beide kruispunten sterk zal afnemen en zal leiden tot toename van huftergedrag ten kosten van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. De scope van het project is zo sterk verkleind dat het lijkt alsof dit bewust is gedaan om allerlei neveneffecten niet op te merken. Zeer belangrijk is dat deze effecten juist optreden (mn die in de ochtendspits) als alle kwetsbare mobiliteit zich concentreert op de beide toegangen tot de Zeeheldenbuurt. De Zeeheldenbuurt en niet te vergeten de hele westelijke eilanden zijn afhankelijk van deze toegangen. De zienswijze pleit voor uitstel, betere nut en noodzaak analyse en vergroten van de scope. **Situatie** • 2 basisscholen die gebruik maken van beide toegangen tot de wijk. Er zijn veel kinderen die gebruik maken van de oversteekplekken voor fietsers. Een van de scholen is in het ontwerp zelfs helemaal niet meer met een fietspad bereikbaar. Dat is geen aanvaardbare situatie. • Bewoners die 's morgen uit de wijk moeten richting de ring met de auto en 's avonds weer terugkeren en afslaan in de wijk profiteren nu van de verkeerslichten voor hun veiligheid, maar daarbij moet al goed worden uitgekeken omdat auto's en bussen er soms de verkeerslichten negeren en opstellen op de zebra's en ter plekken van de fietsoversteek. • Tijdens de spits is het zeer lastig om met verkeerslichten uit de wijk te gaan en zich te mengen in de file die daar staat, mede omdat ook op gezette tijden de brug over de kostverlorenkade open gaat, ook in de spits. Files tot aan Westerdoksdijk als gevolg. • Grote stromen fietsers die oversteken naar de Westerdoksdijk vanaf Barentsplein en in de avond ook weer afslaan • Veel voetgangers die vanaf de haltes oversteken. • Een parkeergarage die dienstdoet voor de hele wijk, die belangrijker wordt als het aantal parkeerplaatsen verder gaat afnemen. Leidt tot veel meer bewoners die vanaf de silodam naar hun werk moeten. Uit expert analyses blijkt dat vanaf de Silodam de situatie nog slechter wordt als vanuit de Zeeheldenbuurt. • Zeer onoverzichtelijke kruispunten doordat allerlei objecten en verkeersstromen het zicht beperken • Onduidelijkheid over de wijzigingen van snelheid autoverkeer c.q. autoverkeer houdt zich op de Van Diemenstraat buiten de spits en in de avonduren al niet aan 50km laat statn dat ze overschakelen naar 30km / uur op Westerdoksdijk. • Veel vracht/ werkverkeer en bussen (lijndienst en toetsen, mn naar de cruiseboten aan de kade) die de situatie veelal niet kennen • Veel remmend verkeer, wat wellicht leidt tot milieueffecten (niet in de plannen als effect genoemd), behalve 's avonds als de stoplichten uitstaan. Dat opeens een versnelling van het verkeer boven de 50km als het rustig is. Dan willen wij slapen en dat is lastig. Waarschijnlijk geluids-. en luchtkwaliteitseffecten (niet gemeten of berekend voor de toekomstige situatie). • De Van Diemenstraatr wordt veel gebruikt voor nooddiensten. Er zijn weinig alternatieven richting het ziekenhuis in west, Ook het politiebureau is direct aan de Houtmankade. De gekozen oplossing biedt hen geen keuze meer dan te wachten, of zelf over de stoep te rijden. **Toekomst** • De Van Diemenstraat wordt een van de belangrijkste westelijke uitvalswegen van de stad, de scope van de plannen kan niet op basis van een enkele verkeerskundige ingreep worden beoordeeld. Deze is veel te beperkt. Wat zien we allemaal: • Meer fietsers, allemaal op 1 fietspad (2 richtingen) • Geen voorrang (op advies fietsersbond wellicht zelfs uitritten) voor de toegangen uit de wijk richting Van Diemenstraat • Verplaatsing bushalte naar positie op de weg, maakt de obstakels om vanuit de Zeeheldenbuurt de verkeerssituatie te overzien zeer veel slechter en zorgt voor veel irritatie bij automobilisten • Geen duidelijkheid over het (handhaven) van snelheidsregels en ontbreken over helderheid van 1 snelheid op het hele traject vanuit de tunnel naar de Zeeheldenbuurt. • Voor afslaande fietsers (in en uit de wijk) is er tijdens de spits maar 1 manier om naar de overkant te komen en dat is zich in te dringen in de lange file die er staat. Naast de autofile betreft het nu ook de fietsfile van het toegenomen fietsverkeer. Zolang niet alle elektrische fietsen en bakfietsen op de weg

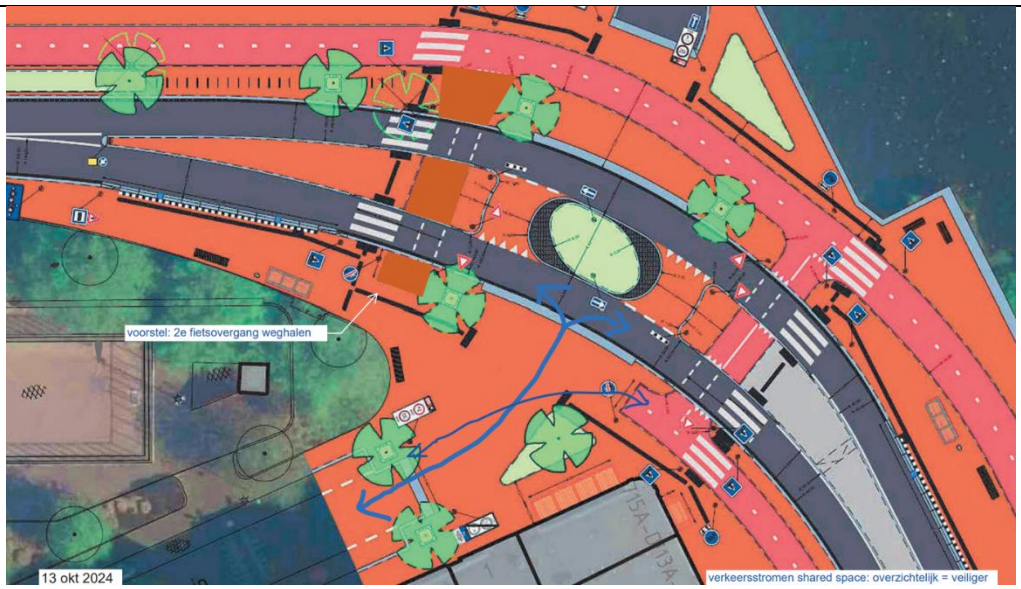
	moeten is de fietsfile zeer gevaarlijk om te doorkrijsen. Dit alles zorgt voor een grote toename van de onveiligheid. • Anderszins buiten de spits en 's avonds is er (nog steeds) sprake van nog onveiligere situaties als de snelheden van langzaam en snel verkeer veel groter worden zonder beschermende werking van verkeerslichten (die nu 's avonds en 's nachts ook al vaak uitstaan wat leidt tot hogere snelheden, o.a. van taxi's. • Inmengen vanuit de Zeeheldenwijk op de Van Diemenstraat zal tijdens de spits nog zeer lastig dan wel een tijd onmogelijk zijn (zeker indien die straten als uitrit worden afgewaardeerd). • Er lijkt een horecaterras ingetekend aan de noordzijde van de hoek Barentszplein/Westerdokskade. Dat is er niet en maakt de step daar smaller dan is toegestaan (2m) **Afwegingskader ontbreekt voor plan en consequenties** • Het lijkt erop dat er een niet zichtbaar (roze olifant) belang is waardoor deze plannen met deze beperkte scope (en dito beperkt budget) nu moeten worden uitgevoerd. Dat belang dient zichtbaar te worden en gewogen. • Je verwacht dat er een goede afweging woedt gepresenteerd met scenario's van verwachte effecten. Een net afwegingskader, dat wijst op de logica en de intelligentie van deze plannen. De effecten en de consequenties zijn niet in beeld. We hebben alleen verkeersdeskundigen die op persoonlijke titel deskundig advies geven. Zij zijn echter niet tevreden met de plannen. Deels vanwege onderstaande effecten. • Voorkomen moet worden dat verkeersdeelnemers stil komen te staan op de twee verkeerspleinen van de beide toegangswegen naar wijk. Dat is nu niet opgenomen in de plannen. • Kwetsbare bewoners zijn het slachtoffer, ouderen, kinderen, langzaam verkeer in algemeen, allen die de Van Diemenstraat over moeten met de fiets omdat er geen moment van voorrang meer is. Zoals nu al gebeurt zal de gedragsaanpassing zijn dan men over de zebrapaden zal gaan, dat is de enige voorrang die er is te krijgen. Fietsers van de fietsbaan zullen daar veel minder op reageren dan de automobilisten. • De rol van de Fietsersbond is geen formele rol, hun oordeel is onvoldoende onderbouwd en dient heroverwogen te worden op basis van gedegen aanvullend onderzoek (meer schouwen, met meerdere stakeholders) • Er is geen participatie volgende gelden regels hierover, gepland of ondernomen. • Maatschappelijke Nut en noodzaak van de plannen is nergens vermeld. Er is zoals eerder aangegeven geen gedegen analyse vanuit de logische perspectieven: • Het is zeer wel mogelijk dat het beter is nu niets te doen, de plannen te vertragen. Althans totdat een aantal effecten van veranderingen in de stad op verkeersgebied voor de Van Diemenstraat duidelijker worden: 30 km zones, niet meer toelaten van vieze vrachtwagens, etc. • De effecten op milieugebied dienen mee te worden gewogen: geluids en fijnstof beperkende maatregelen zijn voor de Zeeheldenbuurt zeer welkom. Dat betekent snel naar 30k vanaf de tunnel, geluidsobstakels/ op Barentszplein met voldoende zicht op het verkeer vanaf de Van Diemenstraat de stad in. Als men dat gaat meten en meewegen kan er een andere afweging worden gemaakt. Zeer waarschijnlijk leidt dit ook tot later uitvoeren (als er meer budget is, als de effecten uit het vorige punt duidelijk zijn geworden. Wij verwachten dat er met deskundigen en bewoners verder wordt gesproken om deze plannen te optimaliseren dan wel, wat uit voorgaande wel lijkt te volgen, deze plannen pas op een laster moment te gana herontwerpen en dan uitvoeren. Een slechte uitvoering vanwege haast en een te beperkte scope en budget, daarvoor is deze uitvalsweg veel te belangrijk voor de stad en voor de wijk. Vriendelijke groet, **13/10**
137	Geachte, Wij zijn blij dat de gemeente de verkeerssituatie bij de Van Diemenstraat adresseert. Het creëren van een tweerichtingsfietspad aan de Noord (IJ) zijde is daarbij cruciaal, aangezien daarmee het fietspad langs de IJ-boulevard wordt gekoppeld aan het fietspad langs het Houthavenpark.

	Echter, de onderbreking van het tweerichtingsfietspad thv de brug over de Schinkel/staandemastroute vormt een onnodige, gevaarlijke en eenvoudig te vermijden streep door de rekening: door hier een eenrichtingsfietspad van te maken, wordt fietsverkeer vanaf de Pontsteiger-pont en de Houthavens gedwongen maar liefst drie keer hetzelfde kruispunt over te steken, teneinde het beoogde tweerichtingsfietspad langs de Van Diemenstraat te bereiken. De kans dat dit vermijdgedrag en onnodig onoverzichtelijke situaties gaat opleveren is aanzienlijk en onmiskenbaar. Graag verzoek ik u dan ook om in het belang van de verkeersveiligheid het tweerichtingsfietspad dat zich uitstrekt van Sloterdijk tot Amsterdam-Oost niet eenmalig en onnodig te onderbreken, ten koste van de verkeersveiligheid. Want het huidige ontwerp doet denken aan de talloze, ondoordachte, naïeve en mislukte herinrichtingen van het Marnixplein, met talloze (onnodige) slachtoffers ten gevolge. Graag zie ik uw reactie per ommegaande tegemoet. Vriendelijke groet, **13/10**
138	Beste mensen, De geplande herinrichting van het kruispunt silodam / van diemenstraat is prachtig. We zien er erg naar uit. Enige punt waar wij ons als bewoners veel zorgen over maken is het ontbreken van stoplichten. Bij een rustigere weg met 30 km per uur maximaal kan uw ontwerp zonder stoplichtengoed functioneren. De van diemenstraat in combinatie met het fietspad is naar onze mening te druk en te gevaarlijk met 50 km/uur, waar in de praktijk vaak nog harder wordt gereden. Dus: graag met stoplichten. Groet, **13/10**
139	Geachte, Net als xx aangeeft, vind ik het nieuwe ontwerp, waarbij fietsers op een tweebaans/tweerichtings fietspad aan de noord/westzijde worden geleid, een welkome verbetering van de huidige situatie. Met uitzondering van een belang punt: de een korte 'knip' die in het nieuwe ontwerp gezet wordt tussen de Van Diemenkade en de Pontsteiger, er daar ineens (onnodig) sprake is van 1-richtingsverkeer. Dit zal een direct groot negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Fietsend verkeer komend vanaf de richting van Pontsteiger zal hier voor een heel groot deel kiezen voor de kortste route, met chaotische en onveilige verkeerssituaties als gevolg. Graag verzoek ik u dan ook om in het belang van de verkeersveiligheid het tweerichtingsfietspad dat zich uitstrekt van Sloterdijk tot Amsterdam-Oost niet eenmalig en onnodig te onderbreken, ten koste van de verkeersveiligheid Met vriendelijk groet **13/10**
140	Beste Gemeente Amsterdam, Dank voor de gelegenheid om onze visie te geven op jullie plan voor de Van Diemenstraat. Wat ons betreft een prima aanzet die onze buurt heeft geïnspireerd tot wensen, ideeën en accenten waarmee het plan nóg meer kleur krijgt, meer effect sorteert en op een groter draagvlak kan rekenen. We zouden graag met jullie: A. De leefbaarheid op Barentszplein en in de Barentszstraat verbeteren voor kinderen (en daarmee voor iedereen) door een veilige en speelse inrichting als "shared space" zonder auto's.

	B. Een veilige oversteekbaarheid en betere doorstroming voor voetgangers en fietsers (en daarmee voor iedereen) realiseren door een klimaatbestendige "groene golf" zonder verkeersregelinstallaties (vri's). Als bijlage sturen we een nadere toelichting mee. Er zijn nog meer specifieke wensen en opmerkingen uit de buurt op detailniveau die voortvloeien uit bovenstaande. Wij zijn bezig om deze in 1 document samen te vatten, dat wij graag later willen insturen en in een presentatie nader toelichten aan jullie. Graag verzoeken we jullie om deze wensen en ideeën in de inspraak mee te nemen en met ons mee te denken over hoe deze verwezenlijkt kunnen worden. Zodat we samen de gemeentelijke ambities én die van de lokale bewoners waar kunnen maken. Wie kunnen we daar op korte termijn voor uitnodigen? En op welk geschikt moment, zodat het nog kan worden meegenomen in de besluitvorming? Met vriendelijke groet, namens de initiatiefnemers en andere betrokkenen, Beslispunten: 1 'Groene golf' met 30 km/u voor soepel oversteken, invoegen en meer groen 2 'Shared space' (zonder auto's) op Barentszplein voor leefbaarheid kinderen --- Samenvatting Het voorlopig ontwerp van de Van Diemenstraat tussen Westerdoksdijk en Houtmankade heeft als doel om de veiligheid en overzichtelijkheid te verbeteren en meer groen in de straat te realiseren. 1 Aanleiding De gemeente heeft een voorlopig ontwerp van de Van Diemenstraat voorgelegd, met de volgende achtergrond: "We vervangen de rijbaan en fiets- en voetpaden van de Van Diemenstraat. We gebruiken de opknapbeurt ook om de straat veiliger en overzichtelijker te maken. Hiervoor hebben we een nieuw ontwerp gemaakt. Er komen oversteekplaatsen bij. We richten de verkeerssituatie rondom het Barentszplein anders in. En we maken een nieuw fietspad in 2 richtingen aan de noordkant van de straat. Ook komt er meer groen in de straat." 2 Argumenten voor en tegen Deze plannen hebben de buurt geïnspireerd tot wensen en ideeën waarmee het plan nóg meer kleur krijgt, meer effect sorteert en op een groter draagvlak kan rekenen. Vooral met het oog op de volgende doelen uit de buurt: A. De leefbaarheid op Barentszplein en in de Barentszstraat verbeteren voor kinderen (en daarmee voor iedereen) door een veilige en speelse inrichting als "shared space" zonder auto's met de volgende doelen en effecten: o Lopen, fietsen, spelen, verblijven (zonder auto's); o Mensen die elkaar ontmoeten en rekening met elkaar houden; o Schonere lucht en leefbaarheid op en rond het Barentszplein. B. Een veilige oversteekbaarheid en betere doorstroming voor voetgangers en fietsers (en daarmee voor iedereen) realiseren door een klimaatbestendige "groene golf" zonder verkeersregelinstallaties (vri's) met als doel en effect: o 30 km/u zorgt voor minder (ernstige) ongevallen, geluid, stikstofuitstoot; o Langzaam rijden gaat sneller; o Zonder vri's stroomt alle verkeer beter door en is de oversteekbaarheid optimaal; o Een veilige menging van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer; o Meer ruimte voor groen, zitjes, fietsenstallingen, en vooral: kinderen; o Klimaatbestendige waterberging en beschutting tegen regen en zon. Contact n.a.v. notitie: Maarten Woolthuis – Barentszplein 3-H – 1013NJ Amsterdam – maarten@bycs.org – 06-53155493 De uitgewerkte schetsen delen we nog met u. Beide concepten maken elkaar en het plan van de gemeente sterker: met een "shared space" zonder auto's, is er geen afslaand autoverkeer meer vanuit het Barentszplein richting station of Houtmankade. Daardoor wordt het voor automobilisten vanuit de Silodam gemakkelijker om in te voegen. Deze oplossing komt tegemoet aan hun bezwaren tegen het weghalen van de vri's, zonder dat de gemeente haar plan ingrijpend hoeft te veranderen op dit punt. Een betere oversteekbaarheid en doorstroming op de Van Diemenstraat voorkomt dat verkeer een weg zoekt door de Barentszstraat en de leefbaarheid en veiligheid voor kinderen (en iedereen) verder onder druk komt te staan. 3 Financiële gevolgen (op de kortere termijn) - Besparing op beheer, onderhoud en energieverbruik vri's en wegen; - Besparing op projectkosten voor wegaanleg; - Hogere kosten voor pleinaanleg, groen, fietsenstallingen en waterberging; - Derving opbrengsten uit elektrisch parkeren.

	4 Maatschappelijke impact (op de langere termijn) - Klimaatbestendige inrichting door betere wateropvang en zonbescherming; - Verminderde CO_2-uitstoot, dus verbeterde plaatselijke luchtkwaliteit en daarmee volksgezondheid; - Beweegvriendelijkheid voor kinderen en daarmee gunstigere fysieke en mentale gezondheidseffecten; 5 Risico's - Toename verkeer in zijstraten Barentszstraat; 6 Participatie en communicatie - Onze ideeën en wensen komen voort uit een brede groep aan Westerdoksdijk 701-707 Barentszplein 1-7, Basisscholen De Eilanden en de Zeeheld, de Silodam 7 Vervolgproces - Graag presenteren we deze wensen en ideeën voor u en nodigen u uit om met ons mee te denken over hoe deze verwezenlijkt kunnen worden. Zodat we samen de gemeentelijke ambities én die van de lokale bewoners waar kunnen maken. Met vriendelijke groet, namens de initiatiefnemers en andere betrokkenen. **13/10**
141	L.S., Na vernemen van de plannen van de gemeente Amsterdam om de Van Diemenstraat her in te richten heb ik jullie ontwerp bekeken, op de website en op de info-avond afgelopen 1 oktober jl. Ik maak graag gebruik van jullie oproep om te reageren op het voorlopig ontwerp. De ingreep dat het fietspad aan de noordkant van de Van Diemenstraat komt vind ik erg goed. Op andere punten in het ontwerp heb ik nog opmerkingen: **- De Van Diemenstraat zou 30 km/u moeten worden**. Dan is het legitiemer om de stoplichten te laten vervallen en veiliger om over te steken. Met 50 km/u rijden auto's te hard en zullen ze niet snel stoppen voor voetgangers/fietsers die willen oversteken. De doorstroming van het verkeer zal veel beter zijn, hierdoor is er minder uitstoot van schadelijke uitlaatgassen. Het verkeerslawaai zal veel lager zijn. Doordat verkeerslichten verdwijnen is het belangrijk dat de auto's minder hard rijden. Bij 30 km/u zullen er minder ongelukken zijn, en is de impact van een aanrijding een stuk lager. In het voorstel voor de herinrichting gaat ter plaatse van basisschool De Zeeheld een klein stukje weg naar de adviessnelheid naar 30 km/u, dit zou kunnen worden uitgebreid naar de volledige Van Diemenstraat. **- Er zou nog veel meer groen kunnen worden geïntroduceerd op de Van Diemenstraat**: tussen de bomen, o.a. middels halfverharding. Meer groen helpt tegen luchtvervuiling en kan worden ingezet om de uitstoot van fijnstof door de vele auto's te beperken. Het dempt de geluidsoverlast, en voorziet in waterberging, die steeds noodzakelijker is door de toename van heftige buien. **- De fietsroute aan de noordzijde** van de Van Diemenstraat moet worden doorgezet over de brug richting Tasmanstraat / Spaarndammerdijk. Dit is een ontbrekende schakel in het plan. - In de huidige opzet zal bij **de aansluiting van de Houtmankade op de Van Diemenstraat**, met name in de spits, een enorme opstopping ontstaan van fietsers die willen oversteken.Hiermee lijkt nu geen rekening te zijn gehouden. **- de shared space tpv Barentszplein:** Ik heb twijfels of de inrichting daarvan in het nu liggende ontwerp veilig en leefbaar genoeg is. De verschillende verkeersstromen van voetgangers en fietsen en auto's zijn niet helder, en lijken nu ronduit gevaarlijk. Het moet wel helder zijn wat je kunt verwachten aan verkeer en uit welke richting die komt. In dat licht lijkt mij **2 oversteekplekken voor fietsen te verwarrend** in het huidige ontwerp. Er is geen noodzaak voor 2 oversteekplekken voor fietsers bij het Barentszplein. De westelijke oversteekplek zou kunnen komen te vervallen. Deze sluit niet goed aan op de verkeersstroom over het Barentszplein, en zorgt voor verwarring op het kruispunt, met name voor voetgangers die naar de bushalte richting het Centraal Station willen. De auto's kunnen alleen maar in of uit, maar fietsers komen van alle kanten en moeten allerlei bochten maken om het Barentszplein in te rijden. Eén oversteekplaats voor fietsen zou de verkeersstromen in de shared space helderder en dus veiliger maken. (zie bijgaande pdf ter verduidelijking)

	Algemeen vind ik de shared space nog geen overtuigend ontwerp. Het zou veel meer kunnen zijn dan alleen maar een open ruimte getekend met 1 driehoekje groen bij het café. Wat nog meegenomen zou moeten worden in de inrichting van de shared space: - Er moeten fietsparkeerplaatsen worden opgenomen op de plek waar de shared space is bedacht. Daar zitten er nu geen op die plek. **Er ontbreken fietsnietjes voor de bewoners aan het Barentszplein,** deze moeten worden toegevoegd. Fietsplekken hier zijn zeer gewenst en worden intensief gebruikt voor het blok Barentszplein 1 tm 3. - Een extra aanduiding/voorziening waardoor **kinderen echt veilig kunnen oversteken** naar de Zuiderspeeltuin, ontbreekt. In de huidige situatie is er een zebra met stoplicht, waardoor kinderen veilig over kunnen steken. Die zebra en stoplicht verdwijnt in de het nieuwe ontwerp. In een shared space wordt oversteken stukken onduidelijker. Kinderen zijn klein en worden door auto's over het hoofd gezien. - graag **meer groen** in de shared space, zoveel mogelijk; minder verharding, toepassen half-verharding : beter voor de leefbaarheid - Bekeken zou moeten worden hoe het **autoverkeer vanuit en naar het Barentszplein** (richting Barentszstraat) kan worden beperkt. Dit zou positief zijn voor de doorstroming op de Van Diemenstraat / Westerdoksdijk, dit zou ten goede komen aan de veiligheid van kinderen rondom de Zuiderspeeltuin en andere weggebruikers, en zou een kans geven om hier meer groen te realiseren. Het liefst zou het Barentszplein auto-vrij moeten zijn. Maar als dat niet kan moet er een inrichting of markeringen komen die een zo smal mogelijke ruimte voor de auto laat: zodat die zo langzaam mogelijk in de shared space kan rijden. Succes met het meenemen en verwerken van alle reacties, om er een beter en nog mooier plan van te maken! met vriendelijke groet, **13/10** 

	 **13/10**
142	Geachte, Als betrokken bewoners, veelvuldig gebruikmakend van dit kruispunt, kunnen wij helaas ook niet anders dan onderstaand concluderen en ons hier bij aansluiten. Zeker gezien de grote drukte bij de aankomst van beide ponten voorzien wij hier grote problemen. Met vriendelijke groet, Geachte, Net als xx aangeeft, vind ik het nieuwe ontwerp, waarbij fietsers op een tweebaans/tweerichtings fietspad aan de noord/westzijde worden geleid, een welkome verbetering van de huidige situatie. Met uitzondering van een belang punt: de een korte 'knip' die in het nieuwe ontwerp gezet wordt tussen de Van Diemenkade en de Pontsteiger, er daar ineens (onnodig) sprake is van 1-richtingsverkeer. Dit zal een direct groot negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Fietsend verkeer komend vanaf de richting van Pontsteiger zal hier voor een heel groot deel kiezen voor de kortste route, met chaotische en onveilige verkeerssituaties als gevolg. Graag verzoek ik u dan ook om in het belang van de verkeersveiligheid het tweerichtingsfietspad dat zich uitstrekt van Sloterdijk tot Amsterdam-Oost niet eenmalig en onnodig te onderbreken, ten koste van de verkeersveiligheid **13/10**
143	**L.S.,** Na het vernemen van de plannen van de Gemeente Amsterdam om de Van Diemenstraat-Westerdoksdijk-Barentszplein opnieuw in te richten, heb ik het ontwerp aandachtig bekeken, zowel online als tijdens de informatieavond op 1 oktober jongstleden. Daarnaast heb ik het uitvoerig besproken met mijn buren. Graag maak ik gebruik van de gelegenheid om te reageren op het voorlopige ontwerp voor de herinrichting van de Van Diemenstraat-Westerdoksdijk. Bijgevoegd vind je mijn reactie, die ik ook hieronder heb opgenomen.

	Ik wens jullie veel succes met het doornemen van alle reacties uit de buurt. Voor mijn part ben ik erg blij dat we deze kans krijgen om samen de buurt mooier en vooral groener te maken. Met vriendelijke groet, **13/10** Geachte heer, mevrouw, Deze mail betreft het voorlopige ontwerp van de Van Diemenstraat, tussen Westerdoksdijk en Houtmankade, met als doel de verkeersveiligheid, doorstroming en overzichtelijkheid te verbeteren. Ik heb tevens de recente informatie- en inspraakavond in de Zeeheld bijgewoond, waar bewoners kennis konden maken met de verschillende projectdossiers. Hoewel mijn buren en ik werken aan een integraal plan, wil ik graag alvast enkele opmerkingen delen over het huidige voorlopige ontwerp van de gemeente, waarop wij onze toekomstige voorstellen zullen baseren. In het voorstel wordt hoofdzakelijk verwezen naar 'meer groen in de buurt'. Zoals u wellicht weet, heeft onze buurt momenteel weinig groen langs deze belangrijke verkeersader. Hieronder geef ik enkele aandachtspunten met betrekking tot het 'groen'-aspect van het huidige gemeentelijke voorstel. Samenvattend zou dit project de normen uit de laatste versie van de Groenvisie Amsterdam (2020) moeten onderstrepen (Groenvisie 2020–2050: Een Leefbare Stad voor Mens en Dier). Enkele aandachtspunten: • Gezondheid van de iepen: Gezien de huidige staat van de iepen langs de Westerdoksdijk en Van Diemenstraat, zijn de voorgestelde nieuwe iepen, die een coherente bomentaal zouden vormen, om meerdere redenen niet de juiste keuze. • Verharding rondom boomspiegels: De verzorging van de bomen en de verharding rondom de boomspiegels is momenteel onvoldoende om de gezondheid van de bomen te waarborgen, zoals al zichtbaar is langs de Westerdoksdijk en Van Diemenstraat. Er zijn betere opties voor half-verharding die de noodzakelijke verharding op strategische plaatsen behouden. • Robuustere beplanting: Er ligt een kans om te kiezen voor robuustere beplanting, die naast het waarborgen van verkeersveiligheid ook een geluidsdempende werking kan hebben. Beplanting in een half-verharding kan de biodiversiteit, waterberging en geluidsdemping verder ondersteunen. • Verbinding met de ecologische en hoofdgroenstructuur: In het huidige ontwerp ontbreekt een duidelijke verbinding met de Amsterdamse ecologische en hoofdgroenstructuur. De hoofdgroenstructuur op het Stenen Hoofd, met zijn kenmerkende verticale wallen, kan worden uitgebreid door de verharde stukken van de Westerdoksdijk, Van Diemenstraat en het Barentszplein te vergroenen. Dit is een gemiste kans als het niet wordt meegenomen in het ontwerp. • Groene invulling op het Barentszplein: Het huidige ontwerp voorziet in een groen eiland op het Barentszplein, een keuze op basis van verkeersoverwegingen. Echter, ecologische waarde kan worden toegevoegd door het grijze middenstuk (bedoeld voor het draaien van ambulances e.d.) en de brede betegelde trottoirs aan beide zijden van de Westerdoksdijk voor het Stenen Hoofd te vervangen door half-verharding en groen. Dit zou de beperkte hoofdgroenstructuur van het Stenen Hoofd verder versterken. • Grote boom nabij panden Barentszplein 1 en 3: De geplande locatie van een boom in de 'shared space' is ongunstig. Een boom zo dicht bij deze panden vormt een risico, zeker gezien de omgevallen bomen tijdens de laatste winterstormen. Debra Solomon | Barentszplein 3 III, 1013 Amsterdam | d.a.solomon@uva.nl 2 • Fietsvoorzieningen en shared space: Het verminderen van autoverkeer en het versterken van de fietsvoorzieningen op de kop van het Barentszplein, dat is gepland als 'shared space', zou helpen om de groennormen uit de Groenvisie te realiseren. • 30 km/u op de Van Diemenstraat-Westerdoksdijk: Hoewel 30 km/u op het eerste gezicht niets direct met groen te maken lijkt te hebben, draagt een lagere snelheid bij aan minder vervuiling, minder geluidsoverlast en een betere leefomgeving. De buurt heeft brede steun voor doorstroming, mits er een snelheidsverlaging wordt toegepast. Mijn buren en ik zien uw reactie op deze punten met belangstelling tegemoet. Hoogachtend,
144	Geachte L.S., Hierbij stuur ik u mijn zienswijze op de aangekondigde plannen voor een her-inrichting van de Van Diemenstraat…!

	Belanghebbende: Ik ben een belanghebbende ten aanzien van de aanwezige verkeersmobiliteit op de Van Diemenstraat en het Westerdok. Kern Zienswijze: De toch al gevaarlijke heersende verkeerssituatie op het kruispunt Barentzstraat/Barentzplein//Westerdok zal hierdoor nadelig toenemen vanwege het groeiende verkeersaanbod en nadelig gaan uitpakken voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. De toenemende verkeersdruk zal de Zeeheldenbuurt en de Westelijke eilanden nog veel dichter gaan zetten door 'vluchtende' automobilisten en werkverkeer die uit pure frustratie ten tijde van met name de spitsuren een alternatief heenkomen gaan zoeken via beide buurten. In de spitsuren is het verkeer aldaar van de zwakkere verkeersdeelnemers hectisch vanwege het aanbod fietsers en schoolgaande kinderen. Deze zullen ontoelaatbaar blootgesteld worden aan gefrustreerde automobilisten en werkverkeer. Er wordt door de reeds aanwezige verkeersdruk opm de route Van Diemenstraat/Westerdok al dikwijls gebruik gemaakt van de alternatieve routes door onze buurten door gefrustreerde automobilisten vast staande automobilisten die met te hoge snelheden de alternatieve routes in beide buurten gebruiken, met toenemend gevaar voor onze bewoners. Ook mijn zienswijze is erop gericht dat de geopperde ondoordachte plannen een diepere analyse vereisen van de situatie aldaar, en lees bij ons, bewoners van Zeeheldenbuurt en Westelijke eilanden. Uiteraard zal dit eveneens een veel groter budget verlangen. Evenwel is dat de betere oplossing die naar additioneel overleg volgend op een verdiepende studie van de situatie ter plekke opnieuw aangeboden zou moeten worden. Er zal allereerst gekeken moeten worden naar een verantwoorde doorstroming van de verkeersader Westerdoksdijk / De Ruijterkade / Piet Heijnkade om de entree en het weer verlaten van het Centrum van de stad gestroomlijnder te laten verlopen. Ten aanzien van dit punt staat de huidige werking van de verkeerslichten totaal averechts op die doorstroming...!! Maak inderdaad maar eerst over de gehele lengte van Spaarndammertunnel naar Piet Heijntunnel maar een 30 km zône en een snelle aanpassing (groene zône) in de werking van die verkeerslichten. Dat zou in ieder geval al een hoop ellende en negatieve milieueffecten wegnemen in die gehele zône... Verder onderschrijf ik graag de navolgende puntsgewijze onderdelen mee van een eveneens betrokken buurtbewoner: Met vriendelijke groet, Situatie • 2 basisscholen die gebruik maken van beide toegangen tot de wijk. Er zijn veel kinderen die gebruik maken van de oversteekplekken voor fietsers. Een van de scholen is in het ontwerp zelfs helemaal niet meer met een fietspad bereikbaar. Dat is geen aanvaardbare situatie. • Bewoners die 's morgen uit de wijk moeten richting de ring met de auto en 's avonds weer terugkeren en afslaan in de wijk profiteren nu van de verkeerslichten voor hun veiligheid, maar daarbij moet al goed worden uitgekeken omdat auto's en bussen er soms de verkeerslichten negeren en opstellen op de zebra's en ter plekken van de fietsoversteek. • Tijdens de spits is het zeer lastig om met verkeerslichten uit de wijk te gaan en zich te mengen in de file die daar staat, mede omdat ook op gezette tijden de brug over de kostverlorenkade open gaat, ook in de spits. Files tot aan Westerdoksdijk als gevolg. • Grote stromen fietsers die oversteken naar de Westerdoksdijk vanaf Barentsplein en in de avond ook weer afslaan • Veel voetgangers die vanaf de haltes oversteken. • Een parkeergarage die dienstdoet voor de hele wijk, die belangrijker wordt als het aantal parkeerplaatsen verder gaat afnemen. Leidt tot veel meer bewoners die vanaf de silodam naar hun werk moeten. Uit expert analyses blijkt dat vanaf de Silodam de situatie nog slechter wordt als vanuit de Zeeheldenbuurt.

	• Zeer onoverzichtelijke kruispunten doordat allerlei objecten en verkeersstromen het zicht beperken • Onduidelijkheid over de wijzigingen van snelheid autoverkeer c.q. autoverkeer houdt zich op de Van Diemenstraat buiten de spits en in de avonduren al niet aan 50km laat statn dat ze overschakelen naar 30km / uur op Westerdoksdijk. • Veel vracht/ werkverkeer en bussen (lijndienst en toetsen, mn naar de cruiseboten aan de kade) die de situatie veelal niet kennen • Veel remmend verkeer, wat wellicht leidt tot milieueffecten (niet in de plannen als effect genoemd), behalve 's avonds als de stoplichten uitstaan. Dat opeens een versnelling van het verkeer boven de 50km als het rustig is. Dan willen wij slapen en dat is lastig. Waarschijnlijk geluids-. en luchtkwaliteitseffecten (niet gemeten of berekend voor de toekomstige situatie). • De Van Diemenstraatr wordt veel gebruikt voor nooddiensten. Er zijn weinig alternatieven richting het ziekenhuis in west, Ook het politiebureau is direct aan de Houtmankade. De gekozen oplossing biedt hen geen keuze meer dan te wachten, of zelf over de stoep te rijden. Toekomst • De Van Diemenstraat wordt een van de belangrijkste westelijke uitvalswegen van de stad, de scope van de plannen kan niet op basis van een enkele verkeerskundige ingreep worden beoordeeld. Deze is veel te beperkt. Wat zien we allemaal: • Meer fietsers, allemaal op 1 fietspad (2 richtingen) • Geen voorrang (op advies fietsersbond wellicht zelfs uitritten) voor de toegangen uit de wijk richting Van Diemenstraat • Verplaatsing bushalte naar positie op de weg, maakt de obstakels om vanuit de Zeeheldenbuurt de verkeerssituatie te overzien zeer veel slechter en zorgt voor veel irritatie bij automobilisten • Geen duidelijkheid over het (handhaven) van snelheidsregels en ontbreken over helderheid van 1 snelheid op het hele traject vanuit de tunnel naar de Zeeheldenbuurt. • Voor afslaande fietsers (in en uit de wijk) is er tijdens de spits maar 1 manier om naar de overkant te komen en dat is zich in te dringen in de lange file die er staat. Naast de autofile betreft het nu ook de fietsfile van het toegenomen fietsverkeer. Zolang niet alle elektrische fietsen en bakfietsen op de weg moeten is de fietsfile zeer gevaarlijk om te doorkrijsen. Dit alles zorgt voor een grote toename van de onveiligheid. • Anderszins buiten de spits en 's avonds is er (nog steeds) sprake van nog onveiligere situaties als de snelheden van langzaam en snel verkeer veel groter worden zonder beschermende werking van verkeerslichten (die nu 's avonds en 's nachts ook al vaak uitstaan wat leidt tot hogere snelheden, o.a. van taxi's. • Inmengen vanuit de Zeeheldenwijk op de Van Diemenstraat zal tijdens de spits nog zeer lastig dan wel een tijd onmogelijk zijn (zeker indien die straten als uitrit worden afgewaardeerd). • Er lijkt een horecaterras ingetekend aan de noordzijde van de hoek Barentszplein/Westerdokskade. Dat is er niet en maakt de step daar smaller dan is toegestaan (2m) Afwegingskader ontbreekt voor plan en consequenties • Het lijkt erop dat er een niet zichtbaar (roze olifant) belang is waardoor deze plannen met deze beperkte scope (en dito beperkt budget) nu moeten worden uitgevoerd. Dat belang dient zichtbaar te worden en gewogen. • Je verwacht dat er een goede afweging woedt gepresenteerd met scenario's van verwachte effecten. Een net afwegingskader, dat wijst op de logica en de intelligentie van deze plannen. De effecten en de consequenties zijn niet in beeld. We hebben alleen verkeersdeskundigen die op persoonlijke titel deskundig advies geven. Zij zijn echter niet tevreden met de plannen. Deels vanwege onderstaande effecten. • Voorkomen moet worden dat verkeersdeelnemers stil komen te staan op de twee verkeerspleinen van de beide toegangswegen naar wijk. Dat is nu niet opgenomen in de plannen. • Kwetsbare bewoners zijn het slachtoffer, ouderen, kinderen, langzaam verkeer in algemeen, allen die de Van Diemenstraat over moeten met de fiets omdat er geen moment van voorrang meer is. Zoals nu al gebeurt zal de gedragsaanpassing zijn dan men over de zebrapaden zal gaan, dat is de enige voorrang die er is te krijgen. Fietsers van de fietsbaan zullen daar veel minder op reageren dan de automobilisten. • De rol van de Fietsersbond is geen formele rol, hun oordeel is onvoldoende onderbouwd en dient heroverwogen te worden op basis van gedegen aanvullend onderzoek (meer schouwen, met meerdere stakeholders) • Er is geen participatie volgende gelden regels hierover, gepland of ondernomen.

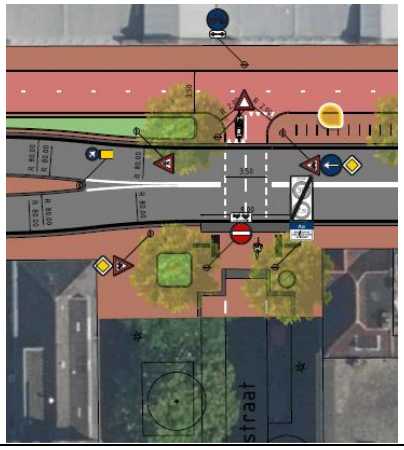
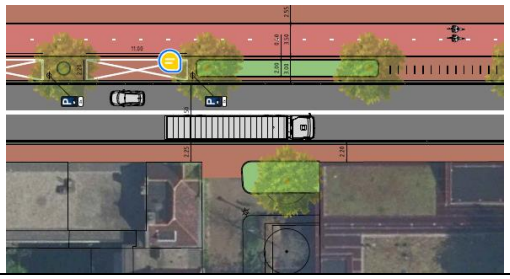
	• Maatschappelijke Nut en noodzaak van de plannen is nergens vermeld. Er is zoals eerder aangegeven geen gedegen analyse vanuit de logische perspectieven: • Het is zeer wel mogelijk dat het beter is nu niets te doen, de plannen te vertragen. Althans totdat een aantal effecten van veranderingen in de stad op verkeersgebied voor de Van Diemenstraat duidelijker worden: 30 km zones, niet meer toelaten van vieze vrachtwagens, etc. • De effecten op milieugebied dienen mee te worden gewogen: geluids en fijnstof beperkende maatregelen zijn voor de Zeeheldenbuurt zeer welkom. Dat betekent snel naar 30k vanaf de tunnel, geluidsobstakels/ op Barentszplein met voldoende zicht op het verkeer vanaf de Van Diemenstraat de stad in. Als men dat gaat meten en meewegen kan er een andere afweging worden gemaakt. Zeer waarschijnlijk leidt dit ook tot later uitvoeren (als er meer budget is, als de effecten uit het vorige punt duidelijk zijn geworden. **13/10**
145	Beste meneer, mevrouw, Als bewoner van de Silodam heb ik het ontwerp bekeken van het kruispunt van Diemenstraat/Silodam en de van Diemenstraat. • de verbetering van de doorstroming voor langzaam verkeer met een 2 zijdig fietspad aan 1 zijde van de van Diemenstraat ziet er goed uit; • dat daarvoor de verkeerslichten ter hoogte van de kruising met de Silodam verdwijnen, is fijn voor de fietser die langs de van Diemenstraat rijdt, maar niet voor het kruisend verkeer of het langzaam verkeer dat richting Barenzstraat wil en de van Diemenstraat moet oversteken. • Voor verkeer dat de Silodam wil verlaten is het ontwerp van de "kruising" ingewikkeld en lijkt daardoor niet heel veilig omdat auto moet slingerende bewegingen maken via opstelvakken om de kruising over te steken: o De automobilist kan tijdens de spits de grote fietserstromen (waar redelijk veel fietsers met hoge snelheid fietsen) moeilijk oversteken; dat is ook nu alleen mogelijk met behulp van verkeerslichten in drukkere perioden; o De eerste "vluchtheuvel" voor het autoverkeer, dat van de Silodam richting station/Barentzstraat wil rijden, lijkt heel krap en is alleen via een slingerende beweging te bereiken. Ook dit ziet er niet veilig uit; Dat geldt ook voor de beweging Sildodam op, komend vanaf de Houtmankade. o Tijdens de spits is de kruising, nu met verkeerslichten, ook al vaak gestremd door verkeer dat vaststaat vanaf de kruising met de Houtmankade tot ver op de Westerdoksdijk. Zonder verkeerslichten lijkt het ons onmogelijk om in die perioden de linksaf beweging te maken richting station. o Als fietser/voetganger lijkt het me heel lastig deze kruising in drukkere perioden over te steken richting Barentzsplein, Westerdok zonder verkeerslichten ondanks de zebrapaden voor de voetganger. Ik hoop dat het ontwerp van deze kruising vereenvoudigd kan worden zodat de bewegingen van het autoverkeer van de Silodam snel en veilig afgewikkeld kan worden, dat verbetert ook de doorstroming het autoverkeer op de van Diemenstraat/Westerdoksdijk. En verkeerslichten zijn zowel voor het autoverkeer als voor het langzaam verkeer echt nodig om de kruising over te kunnen steken, gezien de grote stromen verkeer op de van Diemenstraat/Westerdoksdijk. Met vriendelijke groet **13/10**
146	Geachte meneer, mevrouw van de gemeente, Helaas is het me niet gelukt gisteren mijn mail te versturen. Bij deze mijn bezwaar. Ik hoop van harte dat u mijn bezwaar nog mee zult wegen. Graag geef ik mijn reactie over het plan voor het kruispunt Westerdoksdijk/Van Diemenstraat/Silodam/Barentszstraat. U geeft aan dat daar de rijsnelheid op 50 km per uur blijft. Tegelijkertijd wilt u de verkeerslichten verwijderen. Ik ben geschokt en wil ernstig BEZWAAR aantekenen.

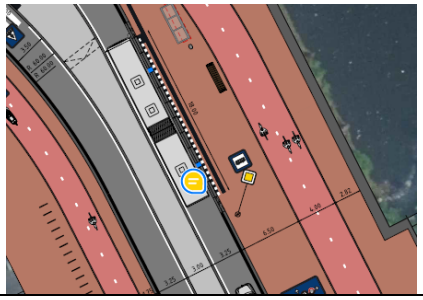
	Het is een zeer onwenselijke en ook gevaarlijke keuze is om de volgende redenen: • Voor voetgangers wordt het zonder verkeerslichten een serieuze uitdaging zonder gevaar over te steken. Dat geldt des te meer voor kinderen, ouderen en gehandicapten. Ik ben onlangs geopereerd, en ik heb persoonlijk ondervonden hoe gevaarlijk het is om over te steken bij voorrangspleinen. Hier geldt: 'de sterkte neemt voorrang'. Dit is niet te doen voor mensen die niet goed te been zijn. • Mensen rijden met 50 km per uur over dit kruispunt. Een gevaarlijk kruispunt alleen al door de bocht die de weg er neemt. • De stroom auto's en fietsers over de Westerdoksdijk/Van Diemenstraat is nagenoeg continu gedurende de spitstijd, die loopt van zeker 7:15 tot 9:15 uur en van 16:00 tot 18:00 uur. • Dat betekent dat het op die tijden voor auto's die vanaf de Silodam of vanuit de Barentszstraat richting Station CS of richting Westpoort willen rijden, dan nagenoeg onmogelijk is om zich in deze stroom te voegen, en al helemaal niet om over te steken en de andere kant op te rijden. • Auto's die juist vanuit die spitsstroom de beide straten in willen, kunnen dan niet oversteken naar de straat van hun keuze en blokkeren al wachtend op een gaatje de stroom achter zich. • Als de bus dan ook nog eens in deze zelfde stroom halt moet houden om passagiers te laten uit- en instappen, geeft dat een groot oponthoud. • Op de Silodam rijden elke dag niet alleen veel auto's van bewoners de dam op en af, maar ook vele busjes van bezorgers, verbouwers, reparateurs en geregeld ook politie, brandweer en ambulances. • Ambulances en andere hulpdiensten moeten ALTIJD vrij de Silodam kunnen oprijden en afrijden. • Zelfs nu met verkeerslichten zijn er veel fietsers die gewoon doorfietsen. Zonder verkeerslichten zal er geen argument meer zijn hen daarop aan te spreken. De verkeersstroom op het traject Van Diemenstraat/Westerdoksdijk is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen en vormt een deel van de Amsterdamse (binnen)ring waarover mensen de stad in- en uitrijden. Dat is juist de reden dat er 50 km mag worden gereden! In feite zou de kruising Silodam/Barentszstraat/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat de enige kruising worden in het westelijke deel van deze binnenring tussen de Piet Heintunnel en de Spaarndammertunnel die dan geen verkeerslichten meer heeft. Zo worden bijv. bij de kruising bij IJdock, die een stuk rustiger is dan het Barentszplein, wel de verkeerslichten gehandhaafd. Ik ben ervan overtuigd dat het afschaffen van de verkeerslichten veel meer verkeersslachtoffers zal veroorzaken. Het is onverantwoord de verkeerslichten af te schaffen. Daarom verzoek ik u dringend in uw plannen de verkeerslichten op de kruising Barentszplein/Silodam/Westerdoksdijk/Van Diemenstraat alsnog te handhaven. Met vriendelijke groeten, **14/10**
147	Tijdens de bijeenkomst is mij gevraagd jullie te mailen omdat mijn vragen erg specifiek waren. Inmiddels heb ik gesproken met een aantal buren die niet de mogelijkheid hadden om aanwezig te zijn in de school Wij wonen in het blok van Diemenstraat tussen het Barenzplein en de van Neckstraat. Wij maken ons zorgen over de volgende zaken . Geluidsoverlast De rijbaan voor de auto's komt dichterbij onze woningen nu het fietspad aan onze zijde wegvalt dat betekend meer geluidsoverlast van het gemotoriseerde verkeer, wat wordt de afstand van de rijbaan naar de woningen ? Veiligheid Het voetpad voor onze woning wordt nu al als fietsracebaan gebruikt dat zal erger worden als er geen fietspad meer is omdat ouders hun kind willen brengen naar de Zuiderspeeltuin. Bij de van Neckstraat is een oversteek waar de verleiding enorm groot zal zijn het stuk voetpad te gebruiken ipv van om te fietsen via de van Neckstraat, Barentzstraat

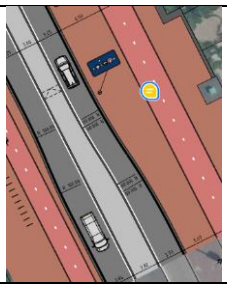
	Een oplossing zou kunnen zijn een hek op de kop Barentzplein , van Diemenstraat zodat ouders niet meer fietsend via het voetpad de Zuiderspeeltuin kunnen bereiken. Veiligheid ook voor het gemotoriseerde verkeer is er een afbakening waardoor gemotoriseerd verkeer niet even snel op het voetpad hun auto kunnen plaatsen? Werkzaamheden aan de straat Tijdens de verschillende bouwprojecten aan de straat hebben wij op en onder de panden een rattenplaag ervaren omdat deze beesten een heenkomen zoeken. Wat gaan jullie ondernemen dat de ratten niet onder en in onze huizen terechtkomen? **14/10**
148	Beste dame, heer, In het onwerpplan en bijbehorend zijn er 2 dingen die me verontrusten. Er wordt gepraat over veiligheid maar ook over het verwijderen van stoplichten. Op zich heeft de situatie achter het CS zonder stoplichten iets avontuurlijks maar ook vaak zeer chaotisch en zijn er geen auto's betrokken. Dit is echter een van de meest gebruikte toegangsweg om de binnenstad in en uit te komen naar de ring A10. Bovendien loopt dit plan langs het Stenen Hoofd waar dagelijks honderden mensen hun hond uitlaten. En als die zelf met hond moeten laveren tussen fietsers en auto's die dóór willen houd ik mijn hart vast. Daar zijn ook veel ouderen bij trouwens. Daarnaast wonen er veel kinderen oo de Silodam die zelf naar school kunnen. Die hebben echter veel aan de duidelijheid van een stoplicht. Als laatste: volgens mij funktioneert het nu prima en Amsterdam heeft nergens geld voor en de kades storten in en bruggen vereisen onderhoud. Hoezo dit alles? Groet **15/10**
149	Weliswaar wat laat maar blijkbaar heeft nog niemand zich gerealiseerd dat de van Diemenstraat ondeel is van een véél groter probleem. Het ontwerp lost daarvan weinig op. Zonde geld dus. In het kort: vrijwel elke werkdag staat de van Diemenstraat en de Westerdoksdijk zeker 2 uur geheel vast met autoverkeer. Openbaar vervoer werkt dus ook niet meer. Oorzaak is dat van Diemenstraat/westerdoksdijk/piet heinkade etc. wordt gebruikt als west-oost verbinding. Ontlasting van de van diemenstraat en het openhouden voor OV en hulpdiensten is alleen mogelijk door deze één richtingsverkeer de stad uit te maken. Stad in gaat dan vanuit Haarlemmerweg/plein en houttuinen. Dit zal tevens veel sluipverkeer ontmoedigen. Groet **28/10**
150	Beste heer/mevrouw, Op de site van AT5 las ik onderstaand artikel en deze baart mij nogal zorgen, omdat onze dochter, en veel kinderen met haar, via de Houtmankade moet fietsen om bij school terecht te komen. Weet u of het klopt dat het deel over de brug niet in de plannen meegenomen wordt? En als dit niet het geval is, is het dan mogelijk als buurt hier bezwaar tegen in te dienen? Ik hoor het graag! Hartelijke groeten, https://www.at5.nl/artikelen/229134/herstructurering-kruising-bij-pontsteiger-valt-niet-lekker-in-de-buurt-dit-is-gewoon-dom **6/11**

Nummer	Ingekomen reactie tijdens de bijeenkomst op 1 oktober 2024
151	Fietspad aan noordzijde v.d. brug zou 2-richting moeten zijn
152	2 oversteekplaatsen zijn geen zebrapad, waarom?
153	Bij grotere fietsverkeersstromen & fietssnelheid nieuw knelpunt? (N.B. bij oversteek zebrapad school)
154	- Waarom gekozen 1 van de fietspaden op te heffen? - Fietspad Houthaven / Pontsteiger vraagt om spookrijden (fietsers gaan niet 3x oversteken om linksaf te gaan) - Bus op de rijbaan stoppen/ lossen/laden zou verkeer beter laten doorstromen. Grote twijfel! - Als 50km/u en auto's hebben voorrang, hoe bevordert dat de veiligheid? - Hoe kom ik vanaf de brug over de Houtmankade (vanaf de Spaarndammerbuurt) rechtsaf de Zeeheldenbuurtkant van de Houtmankade op? - Oversteekplaatsen zonder stoplichten? Zelf al eens geprobeerd om over te steken tijdens de spits? Vergeet het maar. - Fietspad Barentszplein loopt 'dood', best gek! - Oversteek van Barentszplein naar het water kan beter rechtdoorlopen, is veel logischer.
155	Vraag aan projectmanager. Kunt u in een verkeerssimulatie laten zien in de nieuwe situatie van en naar de Barentszstraat 253?
156	Verkeer vanaf de Spaarndammerdijk linksaf naar kade?
157	Waarom geen zebra in Houtman oversteek?
158	Brug meenemen in plan! Twee richtingen fietspad doortrekken aan de ijkant.
159	Schoolzone westzijde meer naar west.
160	50km snelheid handhaven als Van Diemenstraat als uitvalsweg functioneert.
161	Riskante oversteek voor fietsers. Ze komen ook nog met een vaartje van de brug, dus geen zin om te stoppen.
162	Kan oversteek niet naar rechts voor echt mensen willen oversteken (N.B. zebra ter hoogte school)
163	Sluiproute Zoutkeetsgracht tegengaan
164	BSO -stinten moet met VRI oversteken. Veilige route.
165	Dubbel fietspad wordt racebaan voor fietsers. Hoe kun je linksaf oversteken als je de Silodam op wilt.
166	Snelheidsbeperkende maatregelen op de Van Diemenstraat om de racende auto's langzamer te laten rijden.
167	Barentszstraat autovrij/ fietsstraat
168	Shared space Barentszplein: auto + fietser + voetganger = gevaarlijke combi omdat auto's erg hard rijden in/ uit de Barentszstraat
169	Fietsnietjes hard nodig. Zebrapad ontbreekt (shared space)
170	Fietsnietjes op shared space Barentszplein. Mogelijke auto inrijden. Zichtproblemen.
171	Uitlaatgassen Barentszplein als auto's wachten om de Van Diemenstraat op te komen.
172	Na de oversteek richting Barentszplein 'eindigt' het fietspad in een 'shared space'. Maar wat als een bakfiets aankomt met hoge snelheid en moet afremmen voor verkeer van rechts? Wat doen duo scholieren als die oversteken en recht op lantaarnpaal afketsen? Geen botsingen met sneller autoverkeer?
173	Vuilnisbakken. Containers.
174	Opstellen auto's als je links de Silodam op wilt: je kruist heel veel fietsers die niet gaan stoppen.
175	Graag 30km per uur
176	Fietsers langs terras noordbocht strakker
177	Boomspiegel. Halfverharding. (noordkant fietspad ter hoogte Barentszplein – Diemenstraat)

178	Plantsoen in midden wordt omringd door fiets en levensgevaarlijke stoepen. Die je in donker niet ziet en je been over breekt. (noordkant ter hoogte Barentszplein – Diemenstraat)
179	Voldoende opstelruimte voor fietser van de richting Spaardammerstraat richting Westerdok? (noordkant fietspad ter hoogte Barentszplein)
180	Opstelplaats Silodam uitrit dieper, 5 cm is te weinig.
181	Probleem: uitrit van de Silodam altijd 'smorgens en 'smiddags file. Afslaan niet mogelijk. Heel veel snelle fietsers.
182	Alweer een poging. Ik woon op xx met veel plezier, maar ook ik word moe om de gemeente te vertellen dat precies op de hoek al een flessen (glas) container staat met veel glasscherven, die ik weg bezem, een papier container, nietjes voor fietsen. Wij hebben de fietsen inpandig en een hele grote papiercontainer precies op de hoek van Houtmankade en Zoutkeetsplein. Overzicht om over te steken is weg! Piepende remmen van auto's tegen moeders die hun kids uit school halen en over willen steken. Krijg je ook nog te horen : kan je verdomme niet uitkijken! Heb de gemeente hiervan op de hoogte gesteld en gaven mij gelijk: gevaarlijke hoek, container moet weg! Krijg het telefoonnummer van xx omgevingsmakelaar. Nou zie xx, u weet de gemeente staat bekend dat alles niet snel gaat, dus dit zal zeker wel een paar maanden duren… Moet er nu eerst iemand in het ziekenhuis belanden of erger, doodgereden worden voordat deze container die het uitzicht beperkt, verdwijnt? Het pleintje zonder naam heeft helemaal geen containers, niet ondergronds, niet erboven. Een stuk dichterbij voor de 2 cafe's!
183	De luchtverontreiniging in de Van Diemenstraat komt zeker in de top 10 van de meest luchtverontreinigende straten in Amsterdam! De hoeveelheid auto's die er dagelijks doorheen rijdt is heel hoog! Wat voor boom je daar op plaatst, ze zullen nooit goed tot ontwikkeling komen en deze bomen die er nu staan doen het ongelofelijk goed. Doen hun uiterste best om deze straat een mooi groen aanzien te geven! Moeten er nu weer wandelstokken komen? Die jaren nodig hebben om deze straat weer een groen aanzien te geven? Een straat die bol staat van de luchtverontreiniging van de onafgebroken stroom auto's? Zet er bomen en groen bij! Haal geen groen weg!
184	Alweer een poging! Op de Houtmankade ligt al heel lang een boom om. Buurtbewoners die er tegenover wonen worden er niet blij van en hebben de gemeente gevraagd om een nieuwe boom te plaatsen. Ja. Dat zou goed komen.. dus niet! Bij de stoplichten over de brug bij het IJ, ligt al heel lang de resten van een prachtige boomreus, triest om te zien. Ook hier: geen nieuwe boom! Ook in de Zaanstraat stond eens een prachtige boomreus… ook daar een droevige aanblik al jaren!! Geen behoorlijke boom! Dat mensen geen vertrouwen meer hebben in de gemeente plannen, niet zo gek toch?
185	Twee richting fiets over brug!
186	Wens: hier het aanplanten van een haag.

	
187	Veel laad en los bewegingen tijdens verhuizingen bewoners/ dak parkeergarage niet bestand voor laden lossen.
188	Buurt werkt aan vergroeningsvoorstel voor de buurt/ greenwave / grote zorgen om fijnstof/ wens hier rekening mee te houden in assortiment.
189	Onderzoeken of het mogelijk is hier een boom toe te voegen. 
190	Laad en los vak? 
191	Laad en los plek verplaatsen richting parkeergarage? 
192	Wens om boomspiegels te vergroenen/geen schoffeltuintjes/ dan liever halfverharding
193	Rijden hier nog wel eens mensen in het water, wens om dit af te schermen door middel van een grote bank.

	
194	Meerdere dode berken. 
195	Veel zorgen over de sharedspace, niet goed leesbaar voor kinderen.
196	Eigenaar cafe Westerdok bang voor schaduw op terras.
197	Wens: plantvak doortrekken tot aan volgende boom 
198	Wens dit deels te vergroenen, evt. met gras of kruidenmengsel. grastegels ter, hoogte van opstelplekken 
199	Bewoner ter hoogte Van Diemenstraat - Westerdok wil geen bomen voor de deur, vanwege uitzicht.
200	Wens fietsnietjes ten noorden nabij bushalt.

	
201	Wens: toevoegen plantvakken en fietsnietjes verplaatsen naar bushalte
202	Waarom ten noorden ter hoogte van stenen hoofd geen fietsnietjes?
203	De gebiedsgrens ligt een stukje verder dan stenen hoofd.