Gemeente Amsterdam

Participatie-eindverslag Van Diemenstraat

[Participatie op voorontwerp september 2024 – juni 2025]

Introductie

De Van Diemenstraat is een belangrijke route in het auto- en fietsnetwerk van de stad. Ook voor het OV en bevoorradingsverkeer is de straat een belangrijke route. De komende jaren zijn er diverse ontwikkelingen die leiden tot meer drukte in de straat. De ontwikkeling van de Houthaven, de NDSM-werf en maatregelen uit de Agenda Autoluw en ontwikkeling Haven-Stad zorgen voor extra -, fiets- en voetgangersbewegingen over de Van Diemenstraat. Ook is voorzien dat de HOV-bus verbinding tussen Sloterdijk en Centraal Station in de toekomst (2027/2028) door de Van Diemenstraat rijdt. Door deze (toekomstige) ontwikkelingen komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid verder druk te staan en is onderhoud aan de huidige gehele asfaltconstructie hoognodig.
Al geruime tijd wordt de Van Diemenstraat als onveilig en onaangenaam ervaren door bewoners. Met de verwachtte toegenomen drukte zal dit niet zonder ingrepen verbeteren. De straat kent een smal profiel dat in de jaren '60 is gerealiseerd. Op de rechte rijbaan van asfalt wordt veel en te hard doorgereden en dat maakt de weg lastig oversteekbaar voor voetgangers en fietsers.
Het belangrijkste uitgangspunt voor de aanpak Optimalisatie Openbare Ruimte van de Van Diemenstraat is het verbeteren van de verkeersveiligheid (met name voor voetgangers en fietsers) en een toekomstbestendige duurzame inrichting met voldoende ruimte voor alle gebruikers en meer ruimte voor groen. Door het opnieuw aanleggen van de straat zijn er de komende 30 jaar geen (onderhouds)werkzaamheden nodig aan deze verkeersader. Daarnaast wordt in het ontwerp de doorstroming voor de fietsers, het openbaar vervoer (bus) en het autoverkeer geoptimaliseerd.

Wat wilden we bereiken?

Het doel van het participatietraject is om een door de buurt gedragen, veilig en toekomstbestendig straat te maken. Tevens was de aanpak van de Van Diemenstraat al enkele jaren geleden aangekondigd vanwege het noodzakelijk onderhoud en zouden veiligheidsissues die de buurt ervaart meegenomen worden. Hiervoor zijn perspectieven, belangen, wensen en behoeften van verschillende belanghebbenden opgehaald en onderzocht. Waar mogelijk worden deze meegenomen in de uitwerking van het ontwerp. Dit vergroot zowel de kwaliteit als het draagvlak voor het ontwerp. Tijdens het participatietraject zijn de mogelijkheden, beperkingen en verwachtingen over wat mogelijk is qua participatie helder verwoord.

De invloed op het ontwerp is door de bepalende kaders en uitgangspunten onvoldoende om te spreken van meebepalen of meewerken (trede 3 en 4). Trede 2, reageren, sluit daarom het beste aan op de mate van invloed. Wel kunnen bewoners adviseren over een aantal variabelen in het ontwerp. Deze variabelen zijn van tevoren bepaald.

Voornaamste doelgroep waren bewoners, ouders van schoolgaande kinderen en ondernemers van en rond de Van Diemenstraat.

Wat hebben we georganiseerd?

- Voorgesprekken om eerste reactie te peilen met de volgende stakeholders:
    - Gebiedsmakelaar Stadsdeel West
    - Directeur school De Zeeheld en een betrokken ouder

    - Enkele bewoners over een bewonersgroenvoorstel op de Silodam en aansluiting daarvan op het voorontwerp van de Van Diemenstraat
    - Cliëntenbelang en Onbeperkt West
- Flyer 9 september 2024 met toelichting op het voorontwerp en aankondiging inloopbijeenkomst 1 oktober 2024 (is als bijlage bij het participatieverslag opgenomen)
- Sept 2024 Informatie update op de projectpagina op de website conform de flyer
- Instellen project emailadres voor vragen vandiemenstraat@amsterdam.nl
- Twee banners op straat geplaatst één week voor de inloopbijeenkomst met weergave van twee impressies van het voorontwerp
- Inloopbijeenkomst 1 oktober 2024 (opkomst circa 200 mensen)
- Beantwoording reacties n.a.v. het ontwerp en de inloopbijeenkomst (22 november 2024) (is als bijlage bij het participatieverslag opgenomen)
- Klankbordgroep 15 januari, 10 februari, 10 april en 4 juni onder begeleiding van een extern gespreksleider (per klankbordgroep opkomst circa 15 – 20 mensen) (is als bijlage bij het participatieverslag opgenomen)
- Second opinion onafhankelijk bureau Goudappel op ontwerp voorrangsplein
- Gedurende het participatieproces updates op de projectpagina op de website

Tussentijds is ook 1 op 1 contact geweest met bewoners via mail, telefoon en fysieke afspraken.
Ook is afstemming geweest met het stedelijk participatieteam en de participatietafel vanuit het Stadsdeel voor afstemming over het participatieproces.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?

- De voorgesprekken verliepen gemoedelijk. Uit de reacties kwamen geen grote aanvullingen of kritiekpunten op het voorontwerp of aanwijzingen van bezorgdheid hierover in de buurt.
- Op 1 oktober 2024 hebben wij een inloopbijeenkomst georganiseerd voor belanghebbenden en geïnteresseerden. Waarvoor de buurt op 9 september 2024 een uitnodiging heeft ontvangen in de vorm van een flyer. Daarin is een toelichting gegeven op het voorontwerp. En daarin de vraag gesteld:

  Wij horen graag wat u van het ontwerp vindt. Daarom vragen wij u om uw reactie op het ontwerp. U bent van harte welkom om mee te denken over bijvoorbeeld de plaatsing van fietsplekken, de invulling van nieuw groen en de locaties van laad- en losplekken aan de noordzijde van de straat.

  Heeft u een vraag? Of een suggestie/idee voor het ontwerp van de Van Diemenstraat? Dan kunt u tot zondag 13 oktober via onderstaande contactgegevens een reactie geven op het ontwerp.

  Naast een reactie tijdens de inloopbijeenkomst heeft iedereen tot 13 oktober 2024 de tijd gekregen om te reageren per email (in totaal 4 weken en 6 dagen na ontvangst uitnodiging).
- Vanwege de grote hoeveelheid reacties en de focus van deze reacties op met name twee punten, de kruising Barentszplein/Silodam en de aansluiting op de Westerkeersluisbrug, is besloten de antwoorden thematisch te bundelen. Op deze manier konden wij dezelfde informatie breed delen. Elementen uit de reacties zijn gebundeld naar onderwerp of thema. Daar waar bundeling niet mogelijk was hebben wij losse vragen beantwoord. Deze zijn soms compacter weergegeven. Het document met beantwoording van de ingekomen reacties is in november 2024 gedeeld met de buurt.
- Wij hebben gebruik gemaakt van een participatieproces en geen inspraakprocedure, omdat dit niet langer de insteek is van de gemeente Amsterdam, mits de buurt voldoende betrokken wordt. De deadline van 13 oktober 2024 is daarom niet de juridische formele laatste datum, maar hebben wij vermeld om de reacties binnen een bepaalde termijn te ontvangen, zodat wij de antwoorden zoveel mogelijk tegelijk konden verwerken. Ook reacties die daarna zijn

binnengekomen zijn verwerkt. Helaas is ten onrechte bij een aantal bewoners de participatieperiode gezien als een inspraakproces. Uit gesprekken bleek dat dit met name kwam doordat we vroegen reacties voor een bepaalde datum (13 oktober 2024) aan te leveren. Participaties kennen aparte trajecten met andere verplichtingen. Dit heeft voor veel verwarring en onrust gezorgd.
De beantwoording van de reacties werd daarnaast ook ten onrechte gezien als een Nota van Beantwoording omdat het project niet een formeel inspraaktraject volgt. De nieuwe participatieverordening pleit ook juist voor participatie in plaats van formele inspraak. Het project volgt een participatie traject, waarvan de inloopavond op 1 oktober een start was om zorgen, aandachtspunten en reacties op het voorontwerp op te halen.

- Door de genoemde voorbeelden in de flyer ('*…welkom om mee te denken over bijvoorbeeld de plaatsing van fietsplekken, de invulling van nieuw groen en de locaties van laad- en losplekken aan de noordzijde van de straat.*') leefde ook het idee dat op die onderdelen na, het ontwerp al vastgesteld was en het dus geen 'eerlijk en open' participatieproces was.
- Er was een onverwachte grote hoeveelheid aan bezoekers voor de inloopbijeenkomst (zo'n 200 a 250 bezoekers over de gehele avond) en een vergelijkbaar aantal reacties per mail ontvangen. Wij hebben daarom de bezoekers van de bijeenkomst en iedereen die heeft gereageerd, gevraagd of zij interesse hadden om namens een groep bewoners/ woonblok/ vve deel te nemen aan een klankbordgroep. Onze intentie was om met circa 10 a 15 vertegenwoordigers (en maximaal 2 vertegenwoordigers per blok/ groep/ vve) uit de buurt de vraagstukken die binnengekomen zijn te bespreken in kleiner verband. Uiteindelijk zijn dit circa 20 a 25 vertegenwoordigers geworden. We hebben daarbij gekeken naar gespreide vertegenwoordiging in de buurt:
    - Silodam
    - VVE IJside, hoek Van Diemenstraat/ Barentszplein
    - Bewoners Barentszstraat en zuidkant
    - Schooldirecteur en een oudervertegenwoordiger
    - Pontsteiger
    - Van Diemenkade

Het instellen van de klankbordgroep was opgenomen als optie in het participatieplan. De participatie is daarmee conform het vastgestelde participatieplan uitgevoerd en met goedkeuring van de portefeuillehouder ruimer ingestoken.

De rol van de klankbordgroep was adviserend en dit hebben we ook besproken bij de eerste klankbordgroep.

Terugblik
De inloopbijeenkomst was voor ons de start van en een uitnodiging voor het participatieproces. Uit onze voorgesprekken en afstemming met het Stadsdeel over de participatie kwam niet naar voren dat er een hoge opkomst en/of (grote) weerstand tegen of zorgen over het ontwerp was te verwachten van tevoren. Als wij deze verwachting wel hadden gehad dan was de participatie wellicht anders ingericht. Bijvoorbeeld door meerdere avonden te organiseren, bijvoorbeeld per thema, op inschrijving, zorgen dat er op de avond meer ambtenaren aanwezig zouden zijn om meer mensen te woord te kunnen staan en/of een plenaire inhoudelijke aftrap/ plenaire momenten tijdens de inloop.
Er was een misvatting bij een aantal bewoners over de status van het voorontwerp en het voelde voor de buurt als een definitief en vastgesteld plan. Hierdoor voelden zij zich te laat betrokken wat voor onvrede en wantrouwen heeft gezorgd. Achteraf gezien had in de communicatie duidelijker beschreven kunnen worden dat het om een voorontwerp ging, waar nog wijzigingen op mogelijk waren. los van de variabelen die wij benoemden,

De kaders in het participatieplan en de ruimte voor bewoners waren door de beperkende fysieke factoren in de Van Diemenstraat vrij strak opgesteld. Dit heeft mogelijk geleid tot de indruk dat alles al vast lag.
Na de grote opkomst op de inloopbijeenkomst is een klankbordgroep ingesteld onder begeleiding van een externe gespreksleider. Tijdens deze bijeenkomsten stond met name centraal:

- de wijze van participeren die het project had gekozen;
- toelichting op de keuzes die gemaakt zijn in het opstellen van het voorontwerp en toelichting op de gebruikte gegevens, eisen en beperkingen;
- gesproken over welke aanpassingen gedaan kunnen worden om tegemoet te komen aan de zorgen en wensen van de bewoners

Tijdens deze bijeenkomsten bleek dat de meningen/uitgangspunten/opvattingen tussen de klankbordgroep en het projectteam, maar ook tussen de verschillende leden van klankbordgroep zelf niet op alle onderdelen op een lijn te krijgen waren.

Wat heeft het proces opgeleverd?

De inloopbijeenkomst van 1 oktober 2024 heeft veel reacties (vragen, zorgen, bezwaren, ideeën, aanvullingen, aanpassingen en aandachtspunten) opgeleverd. Naar aanleiding van de bijeenkomst is een klankbordgroep opgericht die vier keer bij elkaar is gekomen. Hier zijn de grootste thema's inhoudelijk verder besproken; veiligheid, aanpassing van het Barentszplein, de aansluiting op de Westerkeersluisbrug ,het participatieproces en groen.

Barentszplein

In het voorontwerp dat op 1 oktober 2024 is voorgelegd, is de grootste wijziging t.o.v. het huidige Barentszplein dat deze als voorrangsplein is ingericht. Hierin zijn de verkeerslichten verwijderd en de rijbanen teruggebracht naar één rijbaan.

Reacties buurt

De reacties op dit onderdeel van het ontwerp waren voornamelijk dat er veel zorgen zijn over het verwijderen van de verkeerslichten. Men vreest dat er vrij baan wordt gegeven aan de snelheid en 'voortgangsdrang' van auto's en fietsers. En dat het voor alle verkeersdeelnemers onveiliger is om over te steken. Verder zijn er veel zorgen over de onmogelijkheid van het in- en uitrijden van en naar de Silodam. De zorgen zijn het grootst voor de piekmomenten.

Klankbordgroep

Tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten is hier verder inhoudelijk over gesproken. Het effect van het verwijderen van de verkeerslichten op de veiligheid van de verkeerssituatie was een groot aandachtspunt. Er is veel gesproken over de onderliggende keuzes, de onderliggende verkeersmodellen en verkeersdata die zijn gebruikt en het effect van de variant met en zonder VRI op het kruispunt.

De bijeenkomsten met de klankbordgroep hebben geleid tot twee varianten die zijn besproken. Eén aangepaste verkeerslichtenvariant variant waarbij verbeteringen aan de huidige verkeerslichten zijn toegepast en een voorrangsplein variant waarbij de aanpassingen vanuit de participatie zijn opgenomen. Uit de klankbordgroep bleek dat de meningen van de bewoners over welke variant de voorkeur heeft onderling verschillen. Een deel ziet het voorrangsplein als kans omdat dit meer een stadstraatindeling geeft en meer ruimte voor groen biedt. Een ander deel wil de verkeerslichten behouden, omdat zij naast zorgen over de veiligheid grote zorgen hebben dat zij niet het tweerichtingenfietspad kunnen oversteken en niet meer kunnen invoegen op de Van Diemenstraat/ S100. Ook leeft het beeld dat die

situatie alleen maar verslechtert vanwege toename van het verkeer.

Naar aanleiding van de gesprekken met de klankbordgroep is een second opinion op het voorrangsplein uitgevoerd door een extern bureau (Goudappel). Beide varianten zijn ook nogmaals langs het expertiseteam geweest. De gesprekken met de klankbordgroep, de second opinion en toetsing door de adviesteams hebben geleid tot aanpassingen van het voorontwerp. Het aangepaste ontwerp voorrangsplein is als bijlage bij het participatieverslag opgenomen.
Deze wijzigingen zijn onder andere:

- Toevoegen verkeerslicht oostzijde plein voor oversteken voetgangers/fietsers over S100
- Één oversteek voor fietsers over het plein ipv twee
- Richting markeringen op fietspad voor uitrit Silodam
- Snelheidsverlagende drempels voor auto's en fietsers voor de kruising
- Aanpassingen bochtstralen voor snelheid verlagen
- Toevoegen groen in de bermen

Tijdens de vierde klankbordgroepbijeenkomst bleek dat de aanpassingen die gedaan zijn op het voorontwerp voorrangsplein voor een aantal bewoners nog onvoldoende zijn. Zij zien hun zorgen over de verkeersveiligheid onvoldoende verwerkt. De meningen over welke variant de voorkeur heeft, blijft ondanks de aanpassingen aan het voorrangsplein verdeeld.
Verkeerskundig zijn beide varianten mogelijk. Het ontwerp met het verkeersplein voldoet echter aan meer beleidsdoelen. De variant met kruising en verkeerlichten wordt door een aanzienlijk deel van de belanghebbenden als gewenste oplossing gezien. Alles overwegend wordt de variant met de kruising met verkeerslichten ter besluitvorming voorgelegd aan de stadsdeel bestuurder en bij positief akkoord aan het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West.

Westerkeersluisbrug, oversteek school
In het voorontwerp dat op 1 oktober 2024 is voorgelegd, was ter hoogte van de aansluiting op de Westerkeersluisbrug een tweezijdig fietspad voorzien die stopte bij de Westerkeersluisbrug. Er was hier een tijdelijke situatie ingetekend, aangezien de scope van het project Van Diemenstraat grenst aan de Westerkeersluisbrug en er nog geen budget voor de Westerkeersluisbrug was vrijgemaakt in de begroting van Amsterdam.

*Reacties buur*t
Westerkeersluisbrug
De reacties in oktober hierop waren dat het noordelijke fietspad moet worden doorgetrokken over de Westerkeersluisbrug. De tijdelijke situatie zorgt voor een onduidelijke en onveilige oversteek ter hoogte van de Houtmankade Oost. Bovendien wordt de opstelruimte voor de grote hoeveelheden fietsers vanuit de westkant als ontoereikend gezien om de oversteek over de van Diemenstraat te maken. De vrees is dat veel fietsers vanaf de Pontsteiger tegen de richting in gaan fietsen op de brug, al dan niet over de stoep, om bij het fietspad op de Van Diemenstraat te komen.

Klankbordgroep
Tijdens de klankbordgroep is besproken dat de aanleiding voor het aanpakken van de Van Diemenstraat is dat het asfalt zijn einde levensduur heeft bereikt. Onderhoud is nodig met daarbij een belangrijk uitgangspunt: het verbeteren van de verkeersveiligheid (met name voor voetgangers en fietsers) en een toekomstbestendige duurzame inrichting met voldoende ruimte voor alle gebruikers en meer ruimte voor groen Deze punten worden meegenomen in het project waarvoor de Van Diemenstraat budget beschikbaar is.
De Westerkeersluisbrug valt niet binnen de fysieke of financiële scope van het project Van Diemenstraat en heeft/had geen eigen budget. Wel is door het toetsteam/expertiseteam bij beoordeling van het

voorontwerp voor de Van Diemenstraat aangegeven dat het tweezijdig fietspad aan de noordzijde alleen uitgevoerd kan worden als deze situatie (in de nabije toekomst) aansluit op de situatie op de Westerkeersluisbrug. Voor de aanpassing van de Westerkeersluis, zodat het fietspad ook daar aan de noordkant aangepast kan worden, is budget aangevraagd in de voorjaarsnota 2025. Daarnaast is aan de vervoersregio Amsterdam en het Rijk budget gevraagd.
Het projectteam heeft bij het stadsdeel aangegeven, mede op basis van de reacties op het voorontwerp Van Diemenstraat, dat de aanpak van dit knelpunt prioriteit heeft. Het stadsdeel stond daar positief tegenover en heeft die prioritering gemaakt. Voor de zomer besluit de gemeenteraad in de Voorjaarsnota over de toekenning van gelden voor de aanpak Westerkeersluisbrug en fietspad bij Pontsteiger. Bij de klankbordgroep is aangegeven dat de wijziging aan de Westerkeersluisbrug wordt voorbereid door Programma Fiets en dat de participatie over en aanpak over het ontwerp van dit gedeelte door hen wordt gedaan. Binnen de scope van de klankbordgroep wordt dit deel daarom verder niet meegenomen. De uitvoering wordt opgepakt door het Project van Diemenstraat en buiten vindt de uitvoering achter elkaar plaats, zodat er bij de oplevering van het project een doorlopend fietspad is op beide delen, dus vanaf de kruising Spaarndammertunnel tot aan de Westerdoksdijk.
Verder zijn er nav de gesprekken enkele aanpassingen gedaan aan het ontwerp (binnen de scope)

- Aanvraag extra budget voor deel Westerkeersluisbrug-kruising Spaarndammertunnel in voorjaarsnota 2025
- Doortrekken aansluiting noordzijde tweerichtingen fietspad op Westerkeersluisbrug
- Toevoegen richting markeringen op fietspad
- Toevoegen spiegel tov uitrit Van Diemenkade
- Toevoegen anti parkeer banden voor panden 420-422

Proces
Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst van oktober 2024 zijn vragen gesteld over het proces van de participatie.

Reacties buurt
De reacties waren erop gericht waarom er geen inspraak mogelijk was en hoe het participatieplan was opgesteld, welke (ambtelijke) stakeholders betrokken waren bij de voorbespreking, waarom juist deze stakeholders en waarom de buurt niet eerder is betrokken.

Klankbordgroep
In de klankbordgroep is toegelicht dat het ontwerp is opgesteld met in achtname van alle eisen/uitgangspunten die gesteld worden voor auto's, OV, Nood- en hulpdiensten, fietsers en voetgangers. In de voorbereiding van het ontwerp hebben we het ontwerp voorgelegd aan het expertiseteam, Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam en het toetsteam. Voor detailuitwerkingen is het ontwerp ook besproken in een stakeholdersoverleg met betrokken organisaties (GVB, VRA, nood- en hulpdiensten). De Fietsersbond, Voetgangersvereniging Nederland en cliëntenbelang ontvangen de agendapunten van het expertiseteam en hebben kunnen reageren op de stukken. Hiervan heeft alleen de Fietsersbond gebruik gemaakt, waarna zij zijn toegevoegd aan het stakeholdersoverleg. Daarnaast is op verzoek van het stadsdeel het ontwerp in de zomer van 2024 voorbesproken met Cliëntenbelang/Onbeperkt West. In het vervolg van het proces zijn Cliëntenbelang en Voetgangersvereniging Nederland ook toegevoegd aan het stakeholdersoverleg.

De buurt is betrokken nadat de ambtelijke organisatie het voorontwerp heeft opgesteld. Daarna is dit voorontwerp voorgelegd aan de buurt met de uitnodigingsflyer en tijdens de inloopbijeenkomst op 1 oktober 2024. En in de vier klankbordgroepbijeenkomsten verder besproken.

Ook zijn vragen gesteld over de mate van zorgvuldigheid van het proces. Het voorontwerp is opgesteld volgens de wettelijke en Amsterdamse richtlijnen en processen. Hierbij zijn ook de verschillende beleidsdoelstellingen van Amsterdam meegenomen. Het voorontwerp is afgestemd met belangrijke en reguliere stakeholders zoals GVB, VRA en Nood &Hulpdiensten en beoordeeld door de expertise- en toetsteams, waarna het is vrijgegeven voor participatie door het Dagelijks Bestuur van stadsdeel -West. Daarna is het ontwerp voorgelegd aan de buurt om hun mening op te halen en het ontwerp te optimaliseren waar mogelijk. Door de vele reacties op de informatieavond van oktober 2024 is een klankbordgroep ingericht om in kleiner verband inhoudelijk over het ontwerp met de buurt te participeren.

Het tijdstip en de verslagen van de interne besprekingen, de second opinion en de besluiten zijn met de klankbordgroep gedeeld. Hieronder zijn de data weergegeven.
Expertise:
20-12-2022 voorleggen ontwerp fietspad noord en zuid
3-3-2023 advies noord en zuid ligging fietspad
22-12-2023 advies voorrangsplein (tek. is van 5-12-2023 halteren rijbaan- voorrangsplein)
13-5-2025 Voorrangsplein en VRI-kruising (naar aanleiding van klankbordgroep)
Toetsteam:
13 -6-2023 fietspad noord en zuid, ligging rijbaan breedte
9-1-2024 voorontwerp (voorrangsplein)
Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam:
13-4-2023 fietspad noord en zuid ligging
17-8-2023 uitwerking noordzijde met VRI op Barentszplein
21-12-2023 voorontwerp voorrangsplein op Barentszplein
21-3-2025 voorrangsplein met VRI-oostelijke voetganger oversteek (naar aanleiding van klankbordgroep)
Extern advies
23-5-2025 second opinion Goudappel op voorrangsplein
Stadsdeel bestuur:
3-4-2023 principebesluit (noord en zuidzijde fietspad)
17-6-2024 voorkeursbesluit noordzijde/voorrangsplein inclusief Participatieplan

Vooruitblik

Het aangepaste voorontwerp met verkeerslichten op het Barentszplein zal worden voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur Stadsdeel West voor een besluit. Bij het voorleggen van het ontwerp worden ook de adviezen van de bewoners-klankbordgroep toegevoegd.
Daarna zal het definitief worden gemaakt waarna een kredietbesluit aan het eind van 2025 zal worden gevraagd. In maart 2026 wordt gestart met de uitvoering.

Voor de aanpassing aan de Westerkeersluisbrug-kruising Spaarndammertunnel wordt door Programma Fiets separaat informatiebijeenkomsten georganiseerd. Na vaststellen van het ontwerp, wordt de uitvoering samengevoegd met de uitvoering van de Van Diemenstraat.

Na afronding van het definitief ontwerp wordt een buurtbijeenkomst georganiseerd waarbij het ontwerp wordt gedeeld. In aanloop naar de uitvoering wordt informatie gedeeld over de maatregelen tijdens uitvoering en is er de mogelijkheden om aandachtspunten mee te geven. De buurt wordt daar te zijner tijd van op de hoogte gesteld.

Bijlagen

1. Flyer inloopbijeenkomst incl voorontwerp gedeeld op 9 september 2024
2. Beantwoordingsdocument ingekomen reacties uit de buurt, verzonden 22 nov 2024
3. Klankbordgroepbijeenkomst notulen van vier bijeenkomsten
4. Voorontwerp verkeerslichten dd 15-04-2025
5. Voorontwerp Voorrangsplein na participatie dd. 16-05-2025