Gemeente Amsterdam

Project Van Diemenstraat, verslag 2e bijeenkomst klankbordgroep

Locatie: Café Westerdok, Westerdoksdijk 715-a 1013 BX Amsterdam
Datum: **10 februari 2025**
Aanwezig: ####, gespreksleider
####, projectmanager, gemeente Amsterdam
####, technisch manager, gemeente Amsterdam
####, omgevingsmanager, gemeente Amsterdam
####, ambtelijk opdrachtgever, gemeente Amsterdam
####, verkeerskundige/kruispunt-analist, gemeente Amsterdam
22 klankbordgroepleden
Verslag: ####

1. Opening en mededelingen

Na de ontvangst met koffie, thee en cake opent #### de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. De bijeenkomst bestaat uit drie delen:

- deel 1, plenair:
  presentatie Microsimulatie VISSIM verkeersmodel Westerdoksdijk - Barentszplein door ####, gelegenheid om vragen te stellen;
- deel 2, bij twee thematafels dieper ingaan op het ontwerp voor de Van Diemenstraat inclusief kruisingen:
  thematafel 1. Kruising Westerdoksdijk-Barentszplein;
  thematafel 2. Veilig naar school (De Zeeheld en alle andere scholen waar kinderen naartoe gaan via de Van Diemenstraat).
  Welke pluspunten ziet men in het ontwerp, welke knelpunten/aandachtpunten ziet men en welke suggestie ter verbetering van het ontwerp zijn er;
- deel 3, plenaire terugkoppeling.

Met de input die vandaag verzameld wordt, kijkt het projectteam waar het mogelijk is om het ontwerp nog verder te verbeteren.

Mededelingen

- Afwezig met bericht: verkeerskundig ontwerper #### (ziek) en andere verkeerskundige binnen de gemeente (zoals vorige keer geopperd door de voorzitter, reden: niemand beschikbaar). Projectmanager #### beschikt over alle informatie, dus eventuele vragen kunnen door haar worden beantwoord.
- Naar aanleiding van de eerste klankbordgroep waarin #### zijn zorgen heeft geuit dat in het nieuwe ontwerp de betonblokken niet meer zijn opgenomen bij de 2 huizen aan de noordzijde van de Van Diemenstraat nabij de Westerkeersluis is de situatie opnieuw bekeken. Dat heeft geleid tot de toezegging dat de blokken weer terugkeren. De exacte uitvoering van de blokken wordt met #### in definitief ontwerp besproken.
- Een van de bewoners, ####, heeft de klankbordgroep verlaten, omdat hij inmiddels binnen zijn werk een opdracht heeft bij gemeente Amsterdam en het niet integer vindt om beide te combineren.
- Van het plenaire deel van de avond wordt een verslag gemaakt. De klankbordgroep ontvangt dit verslag en de getoonde presentatie per e-mail.
- #### bedankt #### voor de locatiesuggestie en eigenaar ####, die zijn café - dat eigenlijk op maandag gesloten is - voor deze bijeenkomst beschikbaar stelt voor dit overleg.

2. Verslag bijeenkomst klankbordgroep d.d. 15.01.2025

Tekstueel
In de tekst mist wat gezegd is over de Spaklerweg; in het kader van veiligheid is benoemd door bewoners dat er bij de Spaklerweg wel onderzoeken zijn gedaan naar veiligheid. #### zal dit aan het verslag toevoegen.
Reacties kunnen nog worden gemaild naar ####.
Eventueel nog te ontvangen reacties en al eerder ontvangen reacties worden door #### in het verslag verwerkt.

Korte introductie #### over het programma van de avond

- N.a.v. deel 2 'thematafels'. Bewoner vraagt of bepaalde aanpassingen aan het ontwerp mogelijk en wenselijk zijn': is er nog ruimte voor aanpassingen?
  #### bevestigt dat dit het geval is. De zoektocht van deze bijeenkomst is: kijken naar toevoegingen, oplossingen voor de aangegeven knelpunten en voor welke oplossingen draagvlak is. Welke pijnpunten zijn er en welke ideeën er zijn om deze op te lossen.
  #### voegt toe dat het doel is om tijdens een goed gesprek en op basis van argumenten pluspunten/knelpunten/suggesties te benoemen. Het projectteam weegt alle input af, past het ontwerp waar mogelijk en gewenst aan, legt in de klankbordgroep uit waarom dat op bepaalde punten eventueel niet gebeurt. Daarna wordt de hele buurt geïnformeerd en uiteindelijk leggen ze een voorstel voor aan het dagelijks bestuur van stadsdeel West, dat het definitief ontwerp vaststelt.
- #### benadrukt, dat zijn inzet in de klankbordgroep als doel heeft om de doorstroming van het *huidige* verkeer te verbeteren, hij wenst *niet* mee te werken aan het mogelijk maken van een nog grotere verkeersstroom in de toekomst.
- Bewonersinitiatief voor Barentszplein/straat: dit gebied valt buiten het plangebied voor herinrichting van de Van Diemenstraat. Initiatief is ten behoeve van een betere, fijnere, veiligere stad in het algemeen en als oplossing voor een aantal lokale knelpunten in het bijzonder (denk aan: drukte, waterberging, oversteken) . Een groep bewoners heeft inmiddels contact met de gemeente over hun idee voor *shared space* zonder auto's in de Barentszplein/straat. De initiatiefnemers zullen de klankbordgroep op de hoogte houden van de ontwikkelingen rondom hun initiatief.
- Waarborgen verkeersveiligheid: #### legt uit dat ontwerpers een plan maken dat voldoet aan alle landelijke en aanvullende Amsterdamse richtlijnen. Dit plan wordt voorgelegd aan het expertiseteam dat adviseert en het toetsteam dat het plan nog eens tot in detail controleert en goedkeuring geeft.

3. Presentatie Microsimulatie Westerdoksdijk - Barentszplein

licht de verkeersanalyse toe, die gemaakt is voor het verkeersontwerp voor de kruising Westerdoksdijk - Barentszplein. Deze analyse is gemaakt met behulp van PTV Vissim, een wereldwijd gebruikt model om verkeersstromen en hoe deze op elkaar reageren te simuleren en zo de impact van verkeer binnen een stedelijke omgeving te kunnen analyseren. Voor dit ontwerp is het model ingesteld op de Amsterdamse/lokale situatie, alle typen verkeersdeelnemers (auto, fiets, voetganger, openbaar vervoer) en geldende verkeersregelingen zijn ingevoerd. Als uitkomst geeft het model onder andere inzicht in wachttijden en wachtrijvorming, kennis die bijdraagt aan veiligheid, want (te) lang moeten wachten kan leiden tot risicovol gedrag.

In het model is drieledig informatie ingevoerd:
- verkeersontwerp:
  - bestaand ontwerp met verkeerslichten;
  - voorontwerp met voorrangsplein, bus die halteert op rijbaan, tweerichtingenfietspaden, zebrapad (oversteken in delen, zodat voetganger niet op alle verkeersrichtingen tegelijkertijd hoeft te letten). Getallen op getoonde afbeeldingen zijn codes voor rijrichtingen (rechtdoor, links-/rechtsaf) en kruising;
- verkeersregelingen:
  - huidige regeling, detectielussen (voor het waarnemen van voertuigen), tellingen uit de praktijk;
- verkeersaanbod (aantal motorvoertuigen per uur) bij de verkeersregelinstallaties (verkeerslichten):

- autoverkeer (verkeersmodel, praktijk, TomTom):
  - avondspits: gaat om uurgemiddelde tijdens avondspits (16:00 - 18:00 uur);
  - ochtend: toont een piek. Maatgevend is van 08:00 - 09:00 uur;
  - in het model worden de aantallen niet onderschat: voor de avondspits zijn hogere aantallen gebruikt dan de jaargemiddelden die de afgelopen jaren zijn gemeten tijdens de avond- en ochtendspits;
  - voor autoverkeer lijkt de avond maatgevend;
- fiets:
  - avond: 625 fietsers richting oost (Van Diemenstraat), 380 fietsers richting west (Westerdoksdijk);
  - ochtend: 565 fietsers richting oost (Van Diemenstraat), 595 fietsers richting west (Westerdoksdijk)
  - voor fietsverkeer is de ochtendspits maatgevend, impact hiervan is nog niet onderzocht in de notitie;
- voetganger:
  - avond/ochtend: 20 keer groen licht per uur, naar schatting zo'n 30 voetgangers per uur per richting.

Interpretatie van de resultaten laat zien, dat op de kruising Westerdoksdijk - Barentszplein in dit ontwerp de verliestijd (stilstaan tot je je weg kunt vervolgen) voor alle verkeersdeelnemers (auto, fiets, voetganger, bus, in alle richtingen) enigszins tot aanzienlijk (soms zelfs tot nul) afneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Datzelfde geldt voor de bus op nabijgelegen kruisingen (IJdok, Pontsteiger). Dit is het gevolg van dat de verkeersstromen stapsgewijs kunnen kruisen. Hierdoor is de kans op een opening binnen de verkeersstroom groter.
Getoond worden referentiebeelden van situaties elders in de stad (waar autoverkeer kruist met fietsstroom en autoverkeer rijdt op voorrangsplein) en ten slotte een 3D-filmpje, dat zichtbaar maakt wat op basis van alle ingevoerde informatie de toekomstige situatie is op kruising/voorrangsplein Westerdoksdijk - Barentszplein in geval dit ontwerp wordt gerealiseerd.

Vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

V Een van de klankbordleden merkt op, dat autoverkeer op deze locatie voor de helft bestaat uit taxi's, waarvan een groot deel zich niets van regels aantrekt.
A #### antwoordt, dat een verkeersmodel uitgaat van verkeersdeelnemers die zich gedragen conform de geldende verkeersregels.

V Wordt oversteken bij de huidige verkeerslichten gefaciliteerd door een vaste of dynamische regeling?
A Oversteken wordt dynamisch geregeld, waardoor de wachttijd afhankelijk is van de hoeveelheid (auto)verkeer en dus kan verschillen. Bij het bepalen van wachttijden speelt ook verkeersgedrag een rol: bij verkeerslichten houdt de gemeente een gemiddelde wachttijd van 45 seconden aan als grens. Als de gemiddelde wachttijd langer is dan voldoet het geregeld kruispunt niet aan de voorwaarden. De redenatie is dat lang wachten leidt tot risicovol gedrag (door rood rijden).
V Een zogeheten afteller (weergave van aantal seconden wachten, totdat licht op groen springt) draagt bij aan de bereidheid om te wachten. Wat is het criterium om wel/niet te kiezen voor een afteller?
A De afteller is niet bij elk kruispunt op een geschikte manier te realiseren. De dynamische regeling zorgt ervoor dat het voorspellen van het moment waarop het groen wordt complexer wordt. Dit wordt vooral lastig als er openbaar vervoer met prioriteit aanwezig is.

V Avondspits is in de praktijk veel later dan de gebruikte meettijden (16:00 - 17:00/18:00 uur).
V Verzoek om autoverkeer ook te meten tijdens de ochtendspits.

V Hoe is effect van verdubbeling pontfrequentie verwerkt?
A Niet de pontaanlanding, maar aantallen bij verkeerslichten zijn gemeten. Na een pontaanlanding is sprake van een cluster fietsers/voetgangers, daarna is het fiets-/voetgangerverkeer veel rustiger.

V Tijdens avondspits is verkeer van en naar de pont veel meer verspreid dan tijdens ochtendspits.
A Voor fietsverkeer is uitgegaan van de ochtendspits.

V Waarom rekenen met gemiddelden? Het gaat juist om de piekmomenten.
A #### legt uit, dat ontwerpers niet ontwerpen op de uitzonderingen. Het ontwerp is getoetst op het gemiddelde piekmoment van een werkdag (de spits).

V Valt de praktijk wel eens tegen in vergelijking met wat het model voorspelt?
A Analyses die met Vissim zijn uitgevoerd laten zien waar de kracht en de zwaktes van een ontwerp te vinden zijn. Na uitvoering is dit ook zo terug te zien op straat, waardoor het vertrouwen in de analysekwaliteit van het model toeneemt.
V Kruising met twee keer 'bijna 90-graden'-bocht bij het Barentszplein is onoverzichtelijk.
A In het voorontwerp is de kruising ruimer/overzichtelijker dan nu het geval is en is meer sprake van rekening met elkaar houden op straat.
V Op afbeeldingen en in 3D-filmpje lijkt de situatie veel ruimer dan in werkelijkheid het geval is. Kloppen de maten van het ontwerp met de echte situatie?
A Ja, de maten komen op schaal overeen met de werkelijke situatie.

V Wordt de Silodam een uitritconstructie?
A Ja.

Pauze met soep en broodjes

4. Thematafels

De klankbordgroepleden verdelen zich over de twee thematafels.

- *Thematafel 1. Kruispunt Westerdoksdijk - Barentszplein*
  Bij dit thema is vooral gesproken over verkeersveiligheid. De punten die zijn besproken:
  - Wel/geen verkeerslicht: gevreesd wordt dat het moeilijker wordt om over te steken (ertussen te komen) en dat oversteken onveiliger wordt;
  - De mogelijkheid om een oversteek met stoplicht te creëren voor uitsluiting voetgangers en fietsers, aan de zuidelijke kant van de Van Diemenstraat, aan de kant van Het Stenen Hoofd;
  - Het idee van een rotonde in plaats van het voorrangsplein zoals nu ontworpen;
  - Het aanbrengen van steunpunten in het fietspad zodat je als voetganger slechts een richting per keer hoeft te checken
  - Voorrang goed regelen (denk aan haaientanden, verkeerslichten, …);
  - Van 50 naar 30km-regime, met kleine (visuele) aanpassingen kan in deze 50km-inrichting 30km-gedrag gestimuleerd worden;
  - Belang toegankelijkheid/doorstroming nood- en hulpdiensten: is 30 km/u dan wel zo'n goed idee?
  - Asociaal fietsgedrag: inrichtingen hebben slechts beperkt invloed op gedrag;
  - Ruimte voor voetgangers;
  - Bus: halteren op rijbaan met even een korte file tot gevolg is op zich niet nadelig voor doorstroming, dit is ook met GVB besproken;
  - HOV bus: deze 'hoogwaardig openbaar vervoer' buslijn zal inderdaad door de Van Diemenstraat rijden, maar krijgt daar geen halte waardoor dit geen effect zal hebben op de doorstroming.
  - Groen/water: waar mogelijk minder steen en meer groen, draagt ook bij aan afwatering en dus voorkomen/beperken van wateroverlast;
  - Shared space richting de Barentszstraat: is dit voldoende veilig?;

  - (Eerder opgemerkt:) rekening houden met 'dode hoek'.
  - Van Diemenstraat noordzijde (ter hoogte van IJside): gevraagd wordt om voldoende ruimte om kraan bij gevel te kunnen plaatsen. Trottoir is nu op 2,00 m ingetekend. Dit is al verbetering geeft bewoner aan.
  - De geplande boom recht tegenover het enige raam van café Westerdok aan de Barentszstraat is niet wenselijk.

Een belangrijk deel van het gesprek aan thematafel 1 ging over mogelijke aanpassingen op het huidige voorlopige ontwerp. Eén optie die door de projectleider werd benoemd, is het aanbrengen van een

stoplicht (VRI) voor voetgangers en fietsers die de Van Diemenstraat zouden willen oversteken. Deze zou aan de zuidkant van het kruispunt kunnen komen, waarbij alle auto's en ander gemotoriseerd verkeer op de Van Diemenstraat moeten stoppen. Deze voorziening kan worden gecombineerd met het huidige voorlopige ontwerp. Op het tweerichtingen fietspad en zebrapad komen geen stoplichten, omdat voetgangers en fietsers die niet zullen opvolgen. De eerste reactie van deelnemers aan deze thematafel was dat deze optie interessant oogt en verder zou moeten worden uitgewerkt.
Een andere idee dat werd ingebracht door een bewoner, was het creëren van een volledige rotonde, die door z'n vorm bij voertuigen de snelheid eruit haalt en dus veiliger zou kunnen zijn. De projectleider geeft aan dat hier de ruimte voor ontbreekt. Een andere optie die gesteld werd door een bewoner is de voorrangssituatie aanpassen door het aanbrengen van haaientanden, waarbij het gemotoriseerd verkeer over de Van Diemenstraat moet stoppen voor overstekende fietsers en voetgangers. Dit riep wel de vraag op of dat niet juist voor een onveiligere situatie zorgt, omdat de inrichting van de straat nu een doorgaande beweging over de Van Diemenstraat aangeeft. (noot: een zebrapad heeft al voorrang op gemotoriseerd verkeer).
Tijdens de volgende bijeenkomst van de klankbordgroep zullen deze ideeën verder uitgewerkt zijn en weer worden besproken.

- *Thematafel 2. Veilig naar school*
  Bij dit thema wordt geïnventariseerd welke plus- en minpunten men ziet in dit voorontwerp en welke oplossingen en suggesties men heeft. Tot slot is een aantal verzoeken/vragen geformuleerd.

  <u>Pluspunt:</u>
  - Doorgetrokken fietspad Westerkeersluisbrug - noordzijde fietspad Van Diemenstraat;
  - Nieuw zebrapad tegenover De Zeeheld;
  - Verbreed middensteunpunt bij oversteek bij de Houtmankade;

  <u>Minpunt:</u>
  - Bedrijfsafval noordzijde (hoe wordt hiermee rekening gehouden?);
  - Zuidzijde ter hoogte van De Zeeheld: de verwachting is dat fietsers over de stoep gaan fietsen om gebruik te maken van de fietsnietjes richting pleintje zijkant;
  - Vergevingsgezinde stoeprand tussen voetpad en fietspad is niet wenselijk, voorkeur: zoals bij Odebrug;
  - Bij de Houtmankade faciliteert het ontwerp meer autoverkeer rechtsaf, auto éénrichting, fiets tweerichtingen;
  - Middensteunpunt voetgangers oversteek bij Houtmankade is nog niet verhoogd;
  - Het voetpad ter hoogte van de uitrit Van Diemenkade is een onveilige situatie voor voetgangers;
  - Verkeerslichten: te korte cycli, tegen verkeer in fietsen blijft voorlopig in stand vanwege inrit parkeergarage;
  - Pont bij Pontsteigergebouw: 15-20% van fietsverkeer vanaf pont rijdt tegen verkeer in en blijft dat doen in voorliggend ontwerp;

  <u>Oplossing/suggestie die zijn aangedragen (haalbaarheid moet worden onderzocht):</u>
  - Houtmankade, Van Neckstraat: rijrichting auto/fiets aanpassen zodat er geen onveilige situaties ontstaan;
  - Vanaf Westerkeersluisbrug linksaf naar Van Diemenkade verbieden ten behoeve van veiligheid voetgangers;
  - Waarschuwingsbord plaatsen ten behoeve van veiligheid voetgangers die voorbij uitgang Van Diemenkade lopen;
  - Geen vergevingsgezinde stoeprand;
  - Van Neckstraat: breder middensteunpunt creëren ten behoeve van veilig oversteken (stoep is daar ook breder) voor fietsers en voetgangers;
  - Zebrapad bij De Zeeheld iets opschuiven in oostelijke richting ten behoeve van logischer aansluiting op het pleintje aan de zijkant van de school;
  - De ruimte waar Waternet parkeert op de Westerkeersluisbrug een 'plantsoentje' van maken, zodat hier niets meer kan staan;

- Op de brug een bord plaatsen 'brug open, motor uit' en permanente flitscamera plaatsen.

Verzoek/vraag:
- Verzoek: trilonderzoek voor panden uitvoeren;
- Verzoek: onderzoeken waar fietsers met bestemming De Zeeheld vandaan komen (schoolroute),
- Vraag: is het mogelijk om het fietspad aan de zuidzijde over de Westerkeersluisbrug iets door te trekken in oostelijke richting tot aan schoolplein, zodat de aansluiting met het plein aan de zijkant logischer is
- Verzoek: ook simulatie (PTV Vissim) maken voor fietsstromen van en naar De Zeeheld.

Het gesprek aan thematafel 2 ging eerst over welke pluspunten men ziet in het huidig ontwerp en vervolgens de minpunten. Daarop voortbordurend is in de groep volop gesproken over welke oplossingen of wijzigingen wenselijk zijn. Daarbij is de technische haalbaarheid vooralsnog buiten beschouwing gelaten. De bereikbaarheid van de school en het in goede banen leiden van de fietsers en auto's voor school is een aandachtspunt.
Tijdens de volgende bijeenkomst van de klankbordgroep zullen deze ideeën verder uitgewerkt zijn en weer worden besproken.

- *Tot slot :*
  - Ten aanzien van de Westerkeersluisbrug geeft een bewoner het volgende mee aan het projectteam:
    - wordt aanpak Westerkeersluisbrug tegelijkertijd uitgevoerd met uitvoering Van Diemenstraat? #### antwoordt, dat de intentie is om beide projecten gelijktijdig uit te voeren. Of dit lukt is onder andere afhankelijk van toekenning budget (bij vaststelling Voorjaarsnota door gemeenteraad) en participatie over aanpak Westerkeersluisbrug (kan pas na vaststelling Voorjaarsnota en zou dan relatief snel moeten plaatsvinden);
    - bewoner is benieuwd naar participatieplan voor aanpak Westerkeersluis; Deze wordt opgesteld zodra meer duidelijkheid is over de aanpak Westerkeersluisbrug.
    - bewoner verwacht veel weerstand tegen aanpak Westerkeersluis.
      #### geeft aan, dat het zou helpen als het projectteam aanpak Westerkeersluisbrug weet wat de pijnpunten zijn en vraagt aan bewoner om zijn punten en suggesties aan het projectteam toe te sturen. Bewoner stemt hiermee in.

5. Informatie en contact

Informatie
- https://www.amsterdam.nl/projecten/diemenstraat/

Contact
- vandiemenstraat@amsterdam.nl;

bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en met applaus voor de gastheer en zijn gastvrijheid wordt de bijeenkomst beëindigd.

Actiepunten

nr	Wat	Wie	Sinds	Gereed
01	Mailen naar leden klankbordgroep: verslag, presentatie toelichting PTV Vissim / Microsimulatie Westerdoksdijk - Barentszplein	projectteam	10.02.2025	
02	Reacties n.a.v. verslag d.d. 15.01.2025 verwerken	####	10.02.2025	
03	Klankbordgroep informeren over voortgang bewonersinitiatief voor Barentszstraat (idee: shared space zonder auto's)	initiatiefnemers Barentszstraat	10.02.2025	PM
04	Met input die tijdens 2e klankbordgroepbijeenkomst verzameld is, kijken waar ontwerp mogelijk nog verder verbeterd kan worden	projectteam	10.02.2025	3e klankbord
05	We gaan voorrangsplein met VRI aan oostzijde voor ochtend- en avondspits doorrekenen.	projectteam	10.02.2025	3e klankbord