Gemeente Amsterdam

Versie 1.0 VO 11/4/2024
24 mei 2024

Ontwerp notitie Optimalisatie
Openbare Ruimte Van Diemenstraat

Inhoud

1 Algemene ontwerp toelichting 3
1.1 Inleiding 3
1.2 Ontwerpkeuzes over gehele straat 3
1.2.1 -Rijbaan: 3
1.2.2 Fietspad: 3
1.2.3 -Fietsplekken: 4
1.2.4 -Rode klinkers: 4
1.2.5 -Groen: 4

2 Locatie specifieke keuzes 5
2.1 Kruising Houtmankade/Van Diemenstraat 5
2.2 Schoolzone met voetgangersoversteek 6
2.3 Oversteek van Neckstraat 7
2.4 Kruising Barentszplein 8
2.5 Halte Westerdokdijk 9

1 Algemene ontwerp toelichting

1.1 Inleiding

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 auto-, fiets- en voetgangersbewegingen over de Van Diemenstraat. Ook is voorzien dat de HOV-bus verbinding tussen Sloterdijk en Centraal Station in de toekomst (2025/2026) door de Van Diemenstraat rijdt. Door deze (toekomstige) ontwikkelingen komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk te staan en is onderhoud aan de huidige staat van de deklaag en de fundering van de rijbaan hoognodig.
Nu al 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 automobilisten en het openbaar vervoer (bus) geoptimaliseerd, evenals voor de fietsers.

1.2 Ontwerpkeuzes over gehele straat

1.2.1 Rijbaan:

De rijbaan wordt 6.50 m breed, zodat er voldoende ruimte is voor de bussen om elkaar te kunnen passeren. De breedte van de rijbaan komt overeen met GOW 50 profiel. Het snelheidsregime is geen onderdeel van dit project, voorlopig blijft de snelheid 50 km/u. Het project '30 in de stad' zal na de evaluatie van de maatregelen bepalen of de snelheid zal worden gewijzigd in de Van Diemenstraat. Het voorgestelde profiel kan ook gebruikt worden voor 30 km/u.

1.2.2 Fietspad:

In het nieuwe ontwerp is gekozen voor een vrij liggend tweerichtingen fietspad aan de noordkant van de straat. Een fietspad aan de noordzijde sluit goed aan op het stedelijk fiets netwerk en de

oost-west doorstroming en er zijn minder oversteken nodig. Een tweerichtingen fietspad geeft de fietsers meer ruimte dan tweemaal een eenrichting fietspad, waardoor de veiligheid verbetert. De kantoren aan de noordzijde zijn hiermee ook beter bereikbaar voor fietsers uit beide richtingen. De locatie van de bomen zullen een stukje naar het zuiden worden verplaatst om het fietspad te kunnen realiseren. Dit levert een betere groeiplaats op vanuit boomoptiek, omdat de bomen minder dicht op de gevel komen te staan en hierdoor meer groeiruimte krijgen. Uit de BoomEffectAnalyse volgt ook dat de conditie te slecht is om de huidige bomen aan de noordzijde van het fietspad te handhaven. We zullen daarom nieuwe bomen plaatsen. Fietsers met een bestemming aan de zuidzijde van de Van Diemenstraat kunnen via de Houtmankade, Van Neckstraat en Barentszstraat hun bestemming bereiken.

1.2.3 Fietsplekken:

Op dit moment staan er verschillende type fietsenrekken, waaronder ook veel fietsenrekken die de gemeente niet meer wil gebruiken omdat deze niet meer voldoen aan de gemeentelijke eisen. Om meer eenheid en plekken te creëren worden in de gehele straat hetzelfde type fietsrek toegepast, het fietsnietje. Om in te spelen op de toekomst worden meer fietsplekken gemaakt. Zo komen er 170 fietsnietjes in het nieuwe ontwerp, die plek bieden voor 340 fietsen t.o.v. van de huidige 272 fietsplekken. De fietsplekken komen voornamelijk aan de noordzijde van de straat tussen fietspad en rijbaan en nabij de school.

1.2.4 Rode klinkers:

Op dit moment is de Van Diemenstraat een mix van verschillende soorten klinkers en tegels. Om aan te sluiten op de omliggende straten en te voldoen aan Puccini standaarden, zijn in dit ontwerp rode gebakken klinkers opgenomen. Deze keuze is ook gemaakt uit veiligheidsoverwegingen, aangezien rode klinkers vaak een stads/buurt gevoel geven. Wat bijdraagt aan een betere leefbaarheid in de straat.

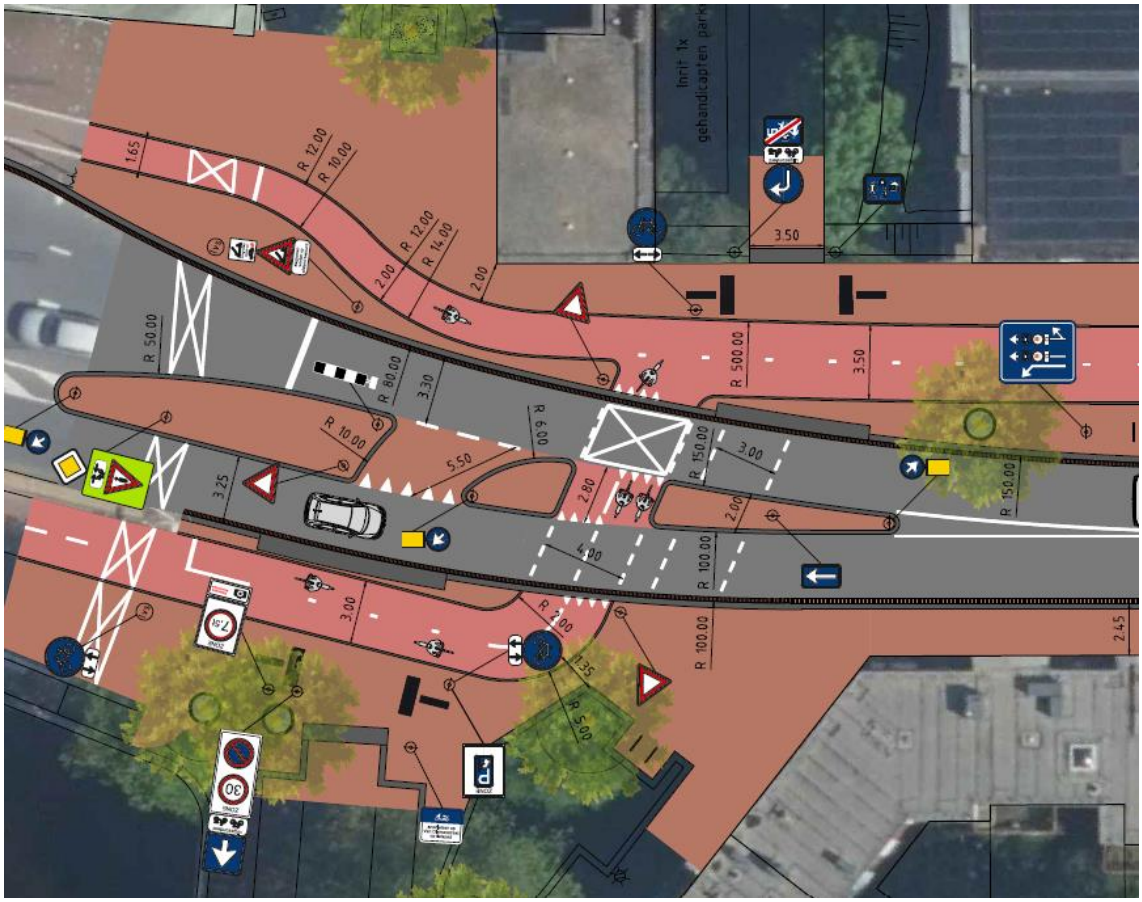
1.2.5 Groen:

De Van Diemenstraat is een overwegend grijze straat met weinig groen. In het nieuwe ontwerp wordt daarom op verschillende plekken door de gehele straat groen toegevoegd, rekening houdend met de beperkingen van de openbare ruimte. Hierdoor dragen we bij aan klimaatadaptatie in de straat. Daarnaast is de Van Diemenstraat onderdeel van de Hoofdbomenstructuur. Het uitgangspunt is dat het aantal bomen niet verminderd. De locatie van de bomen zullen een stukje naar het zuiden worden verplaatst. Uit de BEA volgt ook dat de conditie te slecht is om de huidige bomen aan de noordzijde van het fietspad te handhaven. We zullen daarom nieuwe bomen plaatsen. Ook wordt onderzocht of er nieuwe bomen bijgeplant kunnen worden bij het Barentszplein.

2 Locatie specifieke keuzes

2.1 Kruising Houtmankade/Van Diemenstraat

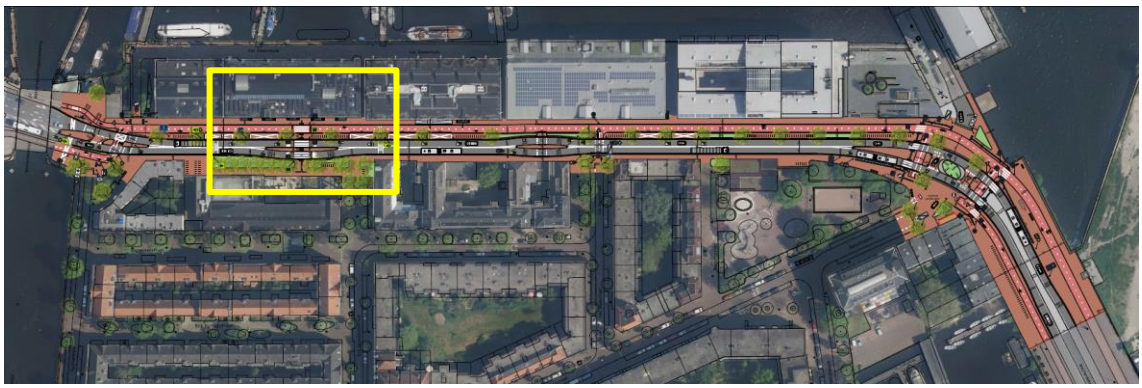


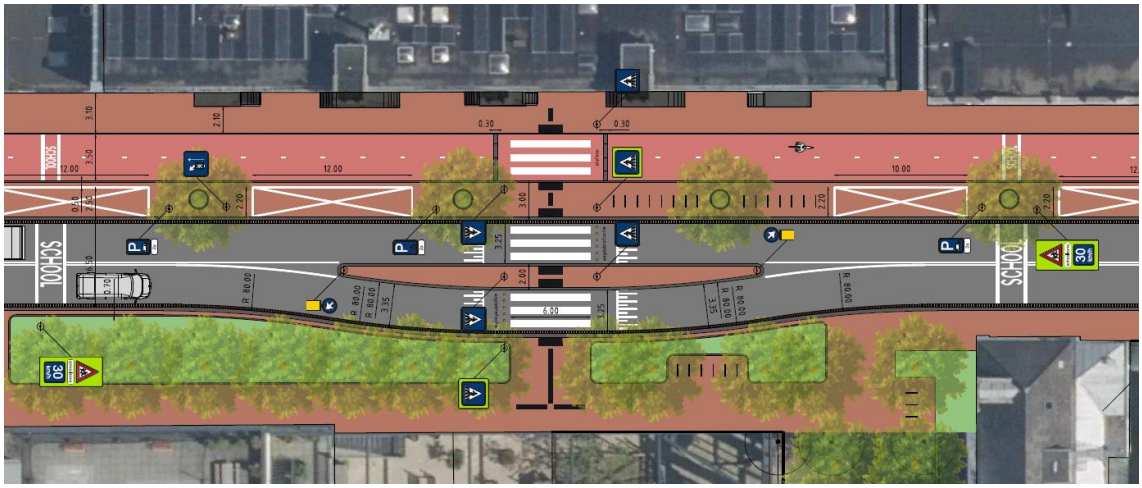


Op de kruising met de Houtmankade is een verhoogd steunpunt toegevoegd in het midden van de rijbaan voor zowel auto's richting de Houtmankade als fietsers en voetgangers, om zo de oversteek veiliger te maken. De fietsoversteek is mogelijk in twee richtingen en heeft een breedte

van 4 meter, zo kunnen meerdere fietsers tegelijkertijd passeren en wachten in het steunpunt. Daarnaast is er een suggestiestrook voor voetgangers bijgekomen. Dit betekent dat de voetganger geen voorrang heeft, maar wel veilig in het midden op het steunpunt kan wachten. Door de fiets-oversteek naar links op te schuiven, is de uitrit vanuit de van Diemenkade voor auto's beter gesitueerd. Uitrijdende auto's rijden niet meer over de fietsoversteek waardoor er meer overzicht is en er daardoor een verbeterde veiligheid is. De verplichte rijrichting naar rechts zal worden aangegeven met een verkeersbord.

2.2 Schoolzone met voetgangersoversteek



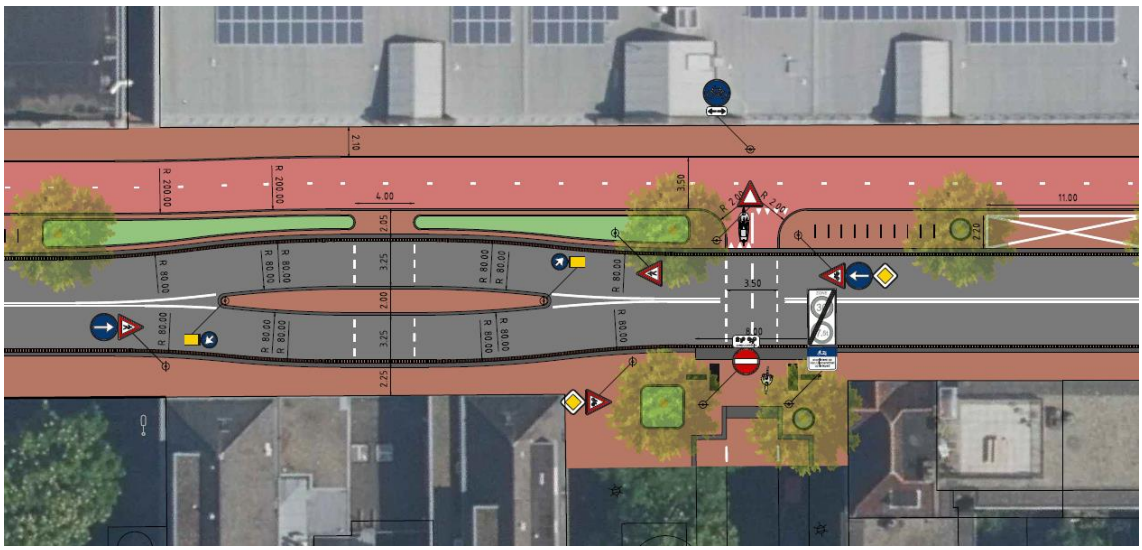


Ter hoogte van de school wordt de schoolzone gehandhaafd die in 2020 is aangebracht door programma "30 in de stad". Deze zone wordt met extra bebording (adviessnelheid 30km/uur) en markeringen (SCHOOL) aangeven. Daarnaast komt er bij de oversteek een verhoogd steunpunt met een zebrapad. Mogelijk komt ook de rijbaan op een verlengd verhoogd plateau, om zo automobilisten snelheid te laten verminderen. Om voldoende ruimte te bieden voor ouders met kinderen en de oversteek opvallender te maken is dit zebrapad 6 meter breed (i.p.v. de minimale breedte van 4 meter). Ook worden geleide lijnen voor slechtzienden toegevoegd. Aan de zuidzijde worden, naast de 6 bestaande fietsnietjes, 6 extra fietsnietjes bijgeplaatst zodat er meer

fietsparkeerplekken komen naast de school. De parkeervakken aan de noordzijde, te weten, twee gehandicaptenparkeerplaatsen en elf laad-los plekken blijven.

2.3 Oversteek van Neckstraat

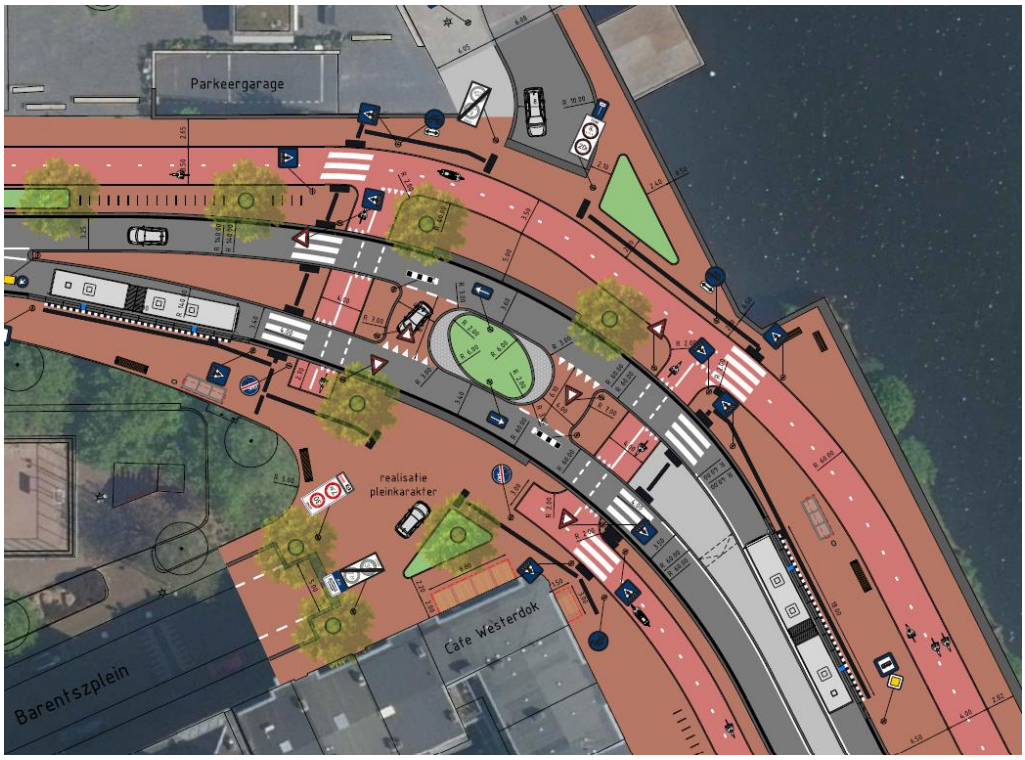




Links van de Van Neckstraat is de voetgangersoversteek verbeterd door het steunpunt uit te breiden naar een breedte van twee meter, zodat er meer plek is om te wachten tussen de twee rijbanen. Ook is het steunpunt verlengd en wordt het verhoogd aangebracht.
Ter hoogte van de van Neckstraat is een fietsoversteek toegevoegd door middel van suggestiestrook markeringen. Aan de fietspadzijde (noordkant) is een opstelruimte ingetekend met een breedte van 3 meter, zodat de fietser veilig kan wachten voor het oversteken.

2.4 Kruising Barentszplein





Het belangrijkste verschil in de nieuwe inrichting van het Barentzsplein is het verwijderen van de verkeerslichten en het introduceren van een voorrangsplein. Er is gekozen om de verkeerslichten weg te halen om zo de doorstroming in de Van Diemenstraat te verbeteren. Uit tellingen is gebleken dat de nieuwe situatie de doorstroming van alle verkeersdeelnemers in de Van Diemenstraat verbetert.
In het midden van de rijbanen komen steunpunten voor voetgangers, fietsers en auto's met voldoende ruimte om te wachten. Ook een klein busje kan hier staan. Voor de fietsers is tweemaal een fietsoversteek in het ontwerp opgenomen, om zo alle fietsrichtingen mogelijk te maken. Aan de noordkant richting de Silodam is voldoende ruimte ingetekend om afslaand verkeer de ruimte te geven om te wachten zonder de doorgaande fietsers en auto's te hinderen.

De voetgangersoversteek wordt met een zebrapad uitgevoerd zodat de voetganger hier voorrang heeft. Dit is van belang omdat aan beide kanten van de straat een bushalte ligt en zo krijgen de voetgangers een veilige gelegenheid om over te steken. Ook worden geleide lijnen toegevoegd. In het midden van het voorrangsplein en aan de noord- en zuidzijde van het kruispunt is ruimte voor vergroening, om zo de straat leefbaarder te maken. Aan de zuidzijde van het plein komt er meer ruimte voor de voetganger en ook de bezoekers op het terras van Café Westerdok zullen meer ruimte ervaren.

2.5 Halte Westerdokdijk





De bushaltes op de Westerdokdijk worden aangepast. Er is gekozen om de haltekommen weg te halen en de bus te laten halteren op de rijbaan, zodat een wegrijdende bus niet hoeft te wachten bij het invoegen en direct vrij door kan rijden. Dit heeft geen negatieve invloed op de doorstroming. De doorstroming zal inclusief deze maatregel voor alle deelnemers verbeteren. De halte richting centrum/CS wordt voor de kruising geplaatst (zie pagina 6). De keuze voor deze nieuwe locatie is om te voorkomen dat verkeer óp de kruising stil komt te staan, wanneer de bus halteert. Door het weghalen van beide haltekommen kan het trottoir verbreed worden, waardoor voetgangers meer ruimte krijgen. Ook de wachtende reiziger heeft straks veel meer ruimte om veilig te wachten voor de bus, omdat bij beide haltes de wachtplekken verbreed worden.