Versie 0.1



Optimalisatie Openbare Ruimte (O.O.R.) Van Diemenstraat

Startnotitie
April 2023

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2

Doel en leeswijzer 3
Doel van deze Startnotitie 3
Leeswijzer 3

1. Inleiding 4
1.1 Probleemanalyse 4
1.2 Projectgebied en projectonderdelen 4
1.3 Waarom nu? 4
1.4 Projectdoelstellingen 4

2. Historie 5
2.1 Voor 1897 5
2.2 Na 1897 5

3. Ontwikkelingen 6
3.1 Agenda Autoluw 6
3.2 Gebiedsontwikkeling 6

4. Huidige situatie per projectonderdeel 7
4.1 Van Diemenstraat 7
4.2 Kruising Houtmankade -Van Diemenstraat 9
4.3 Kruising Barentszplein – Van Diemenstraat 9

5. Uitgangspunten 11
5.1 Algemeen 11
5.2 Uitgangspunten autoverkeer 11
5.3 Uitgangspunten fietsverkeer 11
5.4 Uitgangspunten voetgangers 11
5.5 Uitgangspunten HOV-bus 12
5.6 Uitgangspunten parkeren 12
5.7 Uitgangspunten groen 12
5.8 Uitgangspunten verblijfskwaliteit 12
5.9 Klimaatbestendigheid 12
5.10 Ondergrondse infrastructuur 12

6. Juridisch-planologisch 13

7. Participatie en communicatie 14
7.1 Bewoners 14
7.2 Afstemming met professionele partijen 14

8. Vervolg 15
8.1 Procedures 15
8.2 Onderzoeken 15
8.3 Ontwerp 15

Doel en leeswijzer

Doel van deze Startnotitie

Een Startnotitie is een document dat de belangrijkste uitgangspunten van een project bestuurlijk vastlegt. Ook worden een aantal ontwerpvarianten tegen elkaar afgewogen, waar een voorkeursvariant uit wordt gekozen. Hiermee vormt de startnotitie het kader voor het verdere ontwerpproces.

Deze Startnotitie wordt Q1 2023 ter vaststelling voorgelegd aan Stadsdeelbestuur West. Naast de Startnotitie worden bij het principebesluit een Voorontwerp en een financiële doorkijk van de komende planuitwerking fase. In de financiële paragraaf worden de geraamde investeringskosten weergegeven.

Tevens vormt de startnotitie het uitgangspunt voor de participatie. Tijdens het participatietraject kunnen bewoners en andere belanghebbenden reageren op het voorontwerp.

In de volgende fase wordt het voorontwerp verder uitgewerkt naar een definitief ontwerp op basis van technische onderzoeken en participatie van de buurt. Het definitief ontwerp wordt voorgelegd aan de stadsdeelcommissie. Daarna volgt een uitvoerings- en kredietbesluit. De uitvoering start naar verwachting medio 2025.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 vormt de inleiding van deze Startnotitie. In deze inleiding wordt de aanleiding van het project beschreven, de verschillende onderdelen van het project en de projectdoelstellingen.

In hoofdstuk 2 wordt de historie van de Van Diemenstraat beschreven.

Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen in de omgeving van de Van Diemenstraat, die een relatie hebben met de inrichting van de straat.

Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de huidige situatie van de drie projectonderdelen:

1. Van Diemenstraat
2. Kruising Houtmankade / Van Diemenstraat
3. Kruising Barentszplein / Van Diemenstraat

Hoofdstuk 5 bevat de uitgangspunten voor verschillende thema's.

Hoofdstuk 6 vormt een analyse van het juridisch-planologisch kader. Zo wordt hier afgewogen of een bestemmingsplanwijziging nodig is.

In Hoofdstuk 7 worden de uitgangspunten voor het participatie- en communicatietraject beschreven.

Hoofdstuk 8 geeft een toelichting op het vervolg.

1. Inleiding

De Van Diemenstraat is een belangrijke route in het auto- en fietsnetwerk van de stad. Door ontwikkelingen in de stad wordt deze alleen maar drukker. De inrichting van de straat is verouderd. Het project streeft naar een veilige straat met een toekomstbestendige inrichting. Een straat die voldoende ruimte biedt voor alle gebruikers.

1.1 Probleemanalyse

De Van Diemenstraat is druk en wordt als onveilig ervaren door zowel bewoners als de gebruikers van de weg. De straat kent een 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.

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 Houthavens, de NDSM-werf en Haven-Stad zorgen voor extra auto-, fiets- en voetgangers-bewegingen over de Van Diemenstraat. Ook de HOV-bus verbinding tussen Sloterdijk en Centraal Station gaat in de toekomst (2025/2026) over de Van Diemenstraat rijden. Deze (toekomstige) ontwikkelingen zorgen ervoor dat het steeds drukker wordt, zowel met auto's, fietsers als voetgangers. De verkeersveiligheid en leefbaarheid komen daardoor onder druk te staan.

De kruising met de Houtmankade is nu al krap voor fietsers, voetgangers en automobilisten. De kruising wordt dan ook als onveilig ervaren door de buurt. Sinds het aanmeren van de pont bij Pontsteiger maken ook veel fietsers in tegengestelde richting gebruik van het noordelijke deel van de kruising. Onder andere door de aanwezigheid van de basisschool is een veilige oversteek noodzakelijk en ook bij de andere oversteekplekken in de Van Diemenstraat.

1.2 Projectgebied en projectonderdelen

Het projectgebied beslaat de Van Diemenstraat, vanaf de Westerdoksdijk kruising Barentszplein tot aan de Houtmankade Oostzijde. Het project beschouwen we vanuit drie onderdelen:

1. Van Diemenstraat van gevel tot gevel
2. Kruising Houtmankade (Oost)/Van Diemen-straat
3. Kruising Barentzplein/ Van Diemenstraat

Deze worden in hoofdstuk 4 verder beschreven.

1.3 Waarom nu?

De deklaag en de fundering van de rijbaan is hoognodig aan vervanging toe. Ook is de wens vanuit de buurt om de oversteekbaarheid van de Van Diemenstraat veiliger te maken.

1.4 Projectdoelstellingen

Het project streeft naar een toekomstbestendige veilige verkeersroute over de Van Diemenstraat voor openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en automobilisten. De uitgangspunten die hiervoor worden gehanteerd komen in hoofdstuk 5 aan bod.

2. Historie

De Van Diemenstraat is aangelegd over wat eens de Barentszkade heette. Ze kreeg haar nieuwe naam in 1897.

2.1 Voor 1897

Het betreft alhier een heel oud deel van de stad Amsterdam. Voorheen heette dit de Barentszkade.



2.2 Na 1897

Zeeheldenbuurt

De Van Diemenstraat ligt in de Zeeheldenbuurt dat onderdeel was van het Plan Kalff. De stedenbouwkundige Jan Kalff (1831-1913) koos voor lange rechte banen die de bestaande structuren van de oorspronkelijke polder volgden. Op vergelijkbare wijze ontstonden de Dapperbuurt, de Pijp en Amsterdam Oud West.

Westerkanaal

Aan weerszijden van het Westerkanaal bouwde men nieuwe woonwijken. De straten kregen de namen van zeehelden en ontdekkingsreizigers. De Van Diemenstraat werd vernoemd naar de gouverneur van Nederlands-Indië Antonio van Diemen. De straat werd aangelegd op de plek waar tot 1897 de Barentszkade was. Aan de zuidzijde bouwde men woningen. Aan de noordzijde van deze straat bevond zich het pakhuis Het Veem. Hierin is tegenwoordig Het Veem Theater gevestigd.



3. Ontwikkelingen

3.1 Agenda Autoluw

In januari 2020 heeft de gemeenteraad de Agenda Autoluw vastgesteld. In deze agenda zijn maatregelen geformuleerd die moeten leiden tot meer ruimte voor een leefbare en toegankelijke autoluwe stad. Als gevolg van Agenda Autoluw krijgt de Van Diemenstraat een nog belangrijkere functie als ontsluiting en is de verwachting dat de straat daarmee drukker wordt. Vanuit de agenda Autoluw is de straat met het raadsbesluit d.d. 23 december 2021 aangemerkt voor invoering van 30km/u bij herinrichting van de straat. Aangezien de Van Diemenstraat onderdeel is van de vitale routes voor de nood- en hulpdiensten (onderdeel calamiteitenroute) en voor het openbaar vervoer, is bestuurlijk afgesproken (17 november 2022) om éérst vast te stellen wat de effecten van een lagere maximumsnelheid van het hele netwerk zijn op de aanrijtijden en de snelheid van het openbaar vervoer, alvorens deze straten naar 30 km/u te brengen. Dit gebeurt aan de hand van een evaluatie één jaar na de start van '30 km/u in de stad' (afronding 2024). Na de evaluatie wordt bepaald welke snelheid wordt toegepast.

Op 26 januari 2023 is het uitvoeringsprogramma bekrachtigd door de gemeenteraad. Op verzoek van de gemeenteraad worden tussentijds enkele maatregelen genomen om de school en de buurt tegemoet te komen ten aanzien van snelheidsbeperkende maatregelen, terwijl de straat formeel nog 50km blijft. Deze maatregelen worden genomen vanuit uitvoeringsprogramma '30 in de stad'.

3.2 Gebiedsontwikkeling

Amsterdam groeit jaarlijks met gemiddeld 11.000 inwoners. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en wil daarom tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk maken. De gebiedsontwikkeling van de Houthavens is hier een voorbeeld van. Ook zet de gemeente Amsterdam in op transformatie naar gemengd stedelijk gebied; de gebiedsontwikkeling Haven-Stad. Dit is het deel van het havengebied binnen de ring A10, met aangrenzende bedrijventerreinen, het gedeelte rondom station Sloterdijk en het westelijke deel van de noordelijke IJ-oever.

Aangezien de Van Diemenstraat een hoofdroute tussen het westen van Amsterdam en het centraal station is, is deze straat voor het Openbaar Vervoer en de doorgaande fietsroutes tussen Oost en West van belang. Vanuit de ontwikkeling van Haven-Stad wordt onderzocht hoe dit nieuwe deel van de stad bereikbaar kan blijven. Het laten rijden van HOV-bus via de Van Diemenstraat is voorzien (2025 – 2026).

4. Huidige situatie per projectonderdeel

4.1 Van Diemenstraat

Profiel
De Van Diemenstraat kent nu nog een profiel dat in de jaren '60 is gerealiseerd.

De Van Diemenstraat is een drukke straat met veel doorgaand verkeer. Er ligt een brede strook asfalt, waardoor de verkeersveiligheid onder druk staat en de neiging groter is om hard te rijden dan wanneer het een smallere rijbaan betreft. Het harde rijden maakt de weg lastig oversteekbaar (onveilig) voor voetgangers en fietsers. Aan beide zijde van de weg ligt een éénrichtingfietspad en een smal voetpad.



Functies
Aan de zuidzijde van de straat staan woningen en een school. Aan de noordzijde staan voornamelijk kantoorpanden en een theater. Bij het Barentszplein is aan de zuidzijde een speeltuin en aan de noordzijde een klein plein. Hier is ook een ondergrondse parkeergarage voor vergunninghouders. Op de hoeken bij de Houtmankade en bij het Barentszplein is een aantal horecagelegenheden.



Auto
In het beleidskader Verkeersnetten heeft de Van Diemenstraat de status van Corridor auto. De straat is namelijk een belangrijke verbinding tussen de Ring A10, de Coentunnel (S101) en de Centrumring (S100). Bij deze wegen ligt het accent op een goede doorstroming.

Bus
Door de Van Diemenstraat rijdt momenteel alleen buslijn 48. De straat kent geen bushalte.
In het beleidskader Verkeersnetten behoort de Van Diemenstraat voor het openbaar vervoer tot het Hoofdnet (bus). De nadruk ligt hier op betrouwbaar en efficiënt door de stad en het handhaven van de snelheid op trajectniveau.

Fiets
De Van Diemenstraat is Plusnet fiets. Het gaat er hier om snel en comfortabel door de stad te kunnen fietsen.

Fietsparkeerplaatsen bevinden zich met name bij de entrees van kantoren, school en cultuurinstellingen. Er zijn voldoende fietsnietjes in de huidige situatie.

Voetganger
De Van Diemenstraat wordt door buurtbewoners al jaren als onveilig ervaren om over te steken. Dit wordt mede veroorzaakt door het harde rijden en de smalle stoep en het ontbreken van veilige oversteekpunten. Bewoners pleiten al lang voor maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er zijn tijdelijke maatregelen genomen in het recente verleden, maar met de aanpak O.O.R. Van Diemenstraat zijn structurele veiligheidsmaatregelen mogelijk.

In het beleidskader Verkeersnetten behoort de Van Diemenstraat niet tot Plusnet Voetganger. Behalve aan de kant van het kruispunt Barentszplein. Vanaf de Barentszstraat is het Hoofdnetvoetganger, vervolgens vanaf het kruispunt Barentszplein richting Westerdok is het Plusnet voetganger. Dit betekent dat de straat geen doorgaande looproute is en voetgangers vooral lokale bestemmingen hebben.

Het kruispunt Barentszplein aan de zuidwestkant van het kruispunt wordt wel druk bezocht.

Bomen

De Van Diemenstraat kenmerkt zich nu door veel asfalt en weinig kwalitatieve verblijfsruimten. Er zijn enkele bomen aanwezig aan de noord- en zuidzijde.

Het duurzaam behoud van bomen is een belangrijk criterium in stedelijke ontwikkelingen. Bij voorkeur worden bestaande bomen behouden en de groeiplaats verbeterd. Mocht kappen dan toch onvermijdelijk zijn, dan geldt 'kap mits herplant'. Waar dus een boom gekapt wordt, moet er een terugkomen. Soms is dat niet mogelijk of gewenst op dezelfde plek. De straat behoort tot de hoofdboomstructuur.



Parkeerplaatsen

Langs de hele Van Diemenstraat bevinden zich 15 parkeerplaatsen. Daarvan zijn er 13 bestemd voor laden lossen en 2 voor mindervaliden.



Verblijfskwaliteit

Dit deel van de stad Amsterdam vormt een doorgangsgebied. Dat is deels een kwaliteit die gekoesterd moet worden, maar voor de fiets en de voetganger ligt hier juist een opgave. Straten en pleinen die door zowel buurtbewoners áls passanten gebruikt worden zijn veiliger en zullen minder snel geclaimd worden door een groep. Voor de buurt is het dus belangrijk dat de aansluiting op de Van Diemenstraat helder wordt vormgegeven en goed toegankelijk is. De lange dichte plinten zijn kenmerkend voor de bebouwing. Op de begane grond zijn weliswaar toegangen maar nauwelijks verblijfsruimten gesitueerd. Hierdoor is er geen vanzelfsprekend toezicht op de ingangen en weinig interactie tussen bewoners in de openbare ruimte. Dit draagt bij aan een gevoel van anonimiteit en sociale onveiligheid.

Het Beleidskader Verlichting 2017 stelt kaders voor het te voeren beleid voor openbare verlichting. Het belangrijkste doel van het beleidskader is het bevorderen van de sociale veiligheid, verkeersveiligheid, beleving en sfeer in de stad door toepassing van een integrale benadering van alle vormen van licht in de openbare ruimte, zowel openbaar als privaat. De Van Diemenstraat voldoet aan de basisprincipes van dit Beleidskader.

Klimaat

We krijgen door klimaatverandering steeds vaker te maken met extreme regenbuien in Amsterdam. Vooral in de zomer neemt de frequentie en de hevigheid van regenbuien toe.

De Van Diemenstraat is niet aangemerkt als knelpunt. Toch is het belangrijk om ook hier rekening te houden met hevige regenval. Bij zeer extreme regenval is er nu kans dat zich water ophoopt.

De gemeente wil in de toekomst beter bestand zijn tegen wateroverlast door extreme regenval, door overstromingen en tegen toename van langere perioden van hitte en droogte (Structuurvisie 2040).

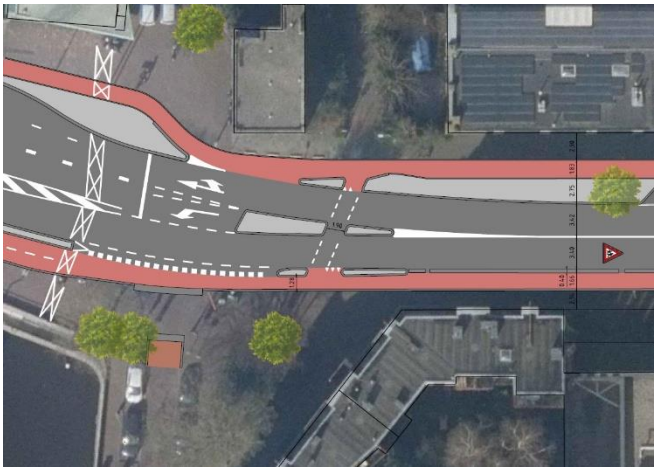
Om Amsterdam regenbestendig te maken, is op initiatief van Waternet het programma Amsterdam Rainproof opgezet. Rainproof motiveert, informeert en activeert bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om regenbestendig te werken bij de verandering van daken, straten, tuinen, parken en pleinen.

Het programma richt zich op slimme aanpassingen die de sponswerking van de stad vergroten. Deze gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen maken de stad regenbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder.

Kabels en leidingen

Onder het maaiveld van de Van Diemenstraat lopen tientallen kabels en leidingen. In de huidige situatie liggen vrijwel alle tracés onder de fietspaden en trottoirs. De kabels en leidingen kruisen het water van de Houtmankade ondergronds door zinkers en boringen.

4.2 Kruising Houtmankade -Van Diemenstraat



Oversteek fietspad bestaande situatie, januari 2023

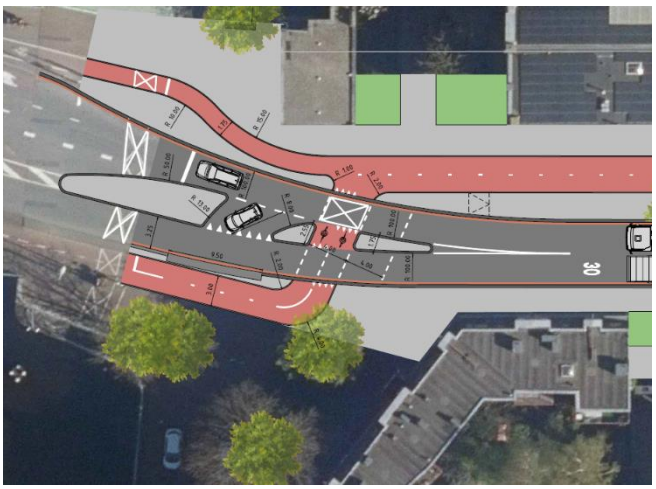


Schets oversteek fietspad zuidzijde, januari 2023

Profiel

De kruising tussen de Houtmankade (oostzijde) en de Van Diemenstraat kenmerkt zich door een onoverzichtelijke situatie voor het verkeer. Het is een ongeregelde oversteek, waar ook veel fietsverkeer oversteekt.
Daarnaast is het een wachtplaats voor het doorgaande verkeer bij een geopende brug. Dit zorgt voor een verkeersonveilige situatie. Vanuit de van Diemenstraat is er een linksafpunt voor snelverkeer richting de Houtmankade.

Vanaf de Westerkeersluisbrug is er aan de zuidzijde een tweerichtingen fietspad richting de Van Diemenstraat. Op de Van Diemenstraat gaat die over in een éénrichting fietspad richting CS.
Vanuit de Van Diemenstraat loopt aan de Noordzijde een éénrichtingsfietspad richting de Westerkeersluisbrug. Aan de westzijde komt aan de noordzijde vanaf de Tasmanstraat tot aan de pontsteiger een tweerichtingen fietspad. Vanaf de pont wordt het fietsverkeer naar de zuidzijde van de Westerkeersluisbrug geleid. Verkeer vanaf de pont fietst vaak tegen de richting in aan de noordzijde over de brug en steekt pas ter hoogte van de Houtmankade-Oostzijdeoever naar de zuidzijde wat zorgt voor onveilige situaties.



Schets oversteek fietspad noordzijde, januari 2023

4.3 Kruising Barentszplein – Van Diemenstraat



Huidige situatie kruising Barentszplein, bezien westkant Van Diemenstraat en oostkant Westerdok

Profiel

De kruising tussen het Barentszplein en de Van Diemenstraat kenmerkt zich door het (kruislings) oversteken van het fietsverkeer, omdat het fietsverkeer in de Van Diemenstraat gebruik dient te maken van één richtingsfietspaden. Dit levert gevaarlijke en onduidelijke situaties op. Binnen het project worden de verkeersstromen opnieuw bezien.

Vanaf de Westerdoksdijk komen aan beide zijden van de weg tweerichtingfietspaden aan op de kruising. Op de Van Diemenstraat gaan die over in éénrichting fietspaden.
Vanuit de bushalte is er een vrijliggende busstrook, die na het kruispunt overgaat in de autorijbaan. De linksaf stroken vanaf de weg zijn vrijliggend. De rechtsafbewegingen zijn gecombineerd met rechtdoorgaand verkeer. Afslaand verkeer dient hierdoor rekening te houden met doorgaand fietsverkeer (meerijdend en tegemoetkomend).

Voor de fietspaden zijn geen afzonderlijke oversteek stroken aangebracht, deze rijden mee met het snelverkeer.

Op de kruising is sprake van de volgende netten:
De voetgangers op het Barentszplein vallen onder Hoofdnet Voetganger. De fietspaden vallen onder Plusnet Fiets. Het autoverkeer valt onder corridor auto. OV valt onder Hoofdnet bus.



Schets oversteek fietspad zuidzijde, januari 2023



Schets oversteek fietspad noordzijde, januari 2023

5. Uitgangspunten

5.1 Algemeen

- De verkeersveiligheid wordt vergroot in de Van Diemenstraat en de kruisingen voor alle verkeer.
- De straat wordt van gevel tot gevel opnieuw aangelegd om te komen tot een duurzame en toekomstbestendige indeling.
- Door het opnieuw aanleggen van de straat zijn er de komende 30 jaar geen (onderhouds)-werkzaamheden nodig aan deze verkeersader.
- De straat wordt pas definitief 30km/u op basis van de evaluatie over de effecten van een lagere maximumsnelheid op de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten en de snelheid van het openbaar vervoer van 30 in de stad.
- Het voorontwerp wordt expliciet afgestemd met de nood- en hulpdiensten.
- Verkeersremmende maatregelen dienen effectief maar wel geschikt te zijn voor toekomstige raakvlakprojecten, zoals de HOV-busverbinding.
- De Van Diemenstraat is, en blijft, Plusnet Corridor Auto. Drempels zijn op een corridor niet toegestaan, maar met een goede inrichting GOW 30km/u ook niet nodig.
- Binnen het ontwerp worden de materialen conform de richtlijnen Puccini ingevuld.

5.2 Uitgangspunten autoverkeer

Van Diemenstraat

- We realiseren smallere rijbanen in de Van Diemenstraat, om de snelheid van auto's te verlagen naar 30 km/ uur volgens de richtlijnen GOW30km/u. De versmalling is zodanig dat ook 50km/ u kan worden gereden zolang de straat nog niet bestuurlijk is vastgesteld op 30km/u.

Kruising Houtmankade en Barentszplein

- We vergroten de verkeersveiligheid door een duidelijkere wegsituatie voor het snelverkeer nabij de kruispunten Houtmankade en Barentszplein.

5.3 Uitgangspunten fietsverkeer

Van Diemenstraat

- We maken een tweerichtingen-fietspad. Dit kan zowel aan de zuidzijde als de noordzijde. Mede op basis van het inzichtelijk maken van de voordelen en nadelen en input vanuit de buurt wordt het voorontwerp uitgewerkt voor zowel de zuid- als noordzijde.
- Deze route voldoet aan de eisen van het functioneel programma van eisen fietsinfrastructuur Regionaal Netwerk Fiets.
- We zorgen voor een veilig ontwerp door voldoende opstelruimte en goed zicht op passerende fietsers.
- We maken veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, met name naar de entree van de basisschool.
- We plaatsen hetzelfde aantal fietsparkeer-voorzieningen terug voor zowel bewoners als bezoekers in het gebied.

Kruising Houtmankade en Barentszplein

- We vergroten de verkeersveiligheid door een betere oversteekmogelijkheid voor het fiets- en voetgangerverkeer.
- We passen het kruispunt Barentszplein aan voor aansluiting op tweerichting fietspad in de Van Diemenstraat.
- We sluiten aan op bestaande fietspaden bij de beide kruispunten aan de oost- en westzijde.

5.4 Uitgangspunten voetgangers

Van Diemenstraat

- We vergroten de veiligheid door een betere oversteekbaarheid voor voetgangers.
- We realiseren smallere rijbanen, om de snelheid van auto's te verlagen en oversteken veiliger te maken. Door deze gewijzigde indeling komt er ook wat meer ruimte voor voetgangers.

Kruising Houtmankade en Barentszplein

- We vergroten de verkeersveiligheid door een betere oversteekmogelijkheid voor het fiets- en voetgangersverkeer.

5.5 Uitgangspunten HOV-bus

- Vanuit de ontwikkelingen van Haven-Stad is de Gemeente aan het onderzoeken wat de mogelijkheden voor een HOV-busverbinding is die door de Van Diemenstraat rijdt. De betrouwbaarheid van de doorstroming is daarom van belang. Aanpassingen dienen de doorstroming niet te belemmeren. Maatregelen dienen effectief, maar wel geschikt te zijn voor de (toekomstige) HOV-busverbinding.

5.6 Uitgangspunten parkeren

- Het aantal laad-losplekken blijft behouden.
- Het aantal mindervalide plekken blijft behouden.

5.7 Uitgangspunten groen

De buurt heeft sterk de wens om met de nieuwe inrichting het groene straatbeeld te verbeteren. We hanteren daarom de volgende uitgangspunten:

- De bestaande bomen blijven zoveel als mogelijk behouden.
- Betere groeiomstandigheden voor de bomen, zodat de bomen gezond tot wasdom kunnen komen conform de uitgangspunten die gelden voor de hoofdboomstructuur.
- Meer kwalitatief groen in de straat, daar waar mogelijk gelet op de beperkingen van de openbare ruimte.

5.8 Uitgangspunten verblijfskwaliteit

Inrichting openbare ruimte

- De aansluiting van de woningen op de Van Diemenstraat is toegankelijk.
- Voor verbetering van de verkeersveiligheid ervoor zorgen dat het zicht tijdens het oversteken niet belemmerd wordt.
- De inrichtingsprincipes van Puccini toepassen (hoogwaardige en duurzame materialen)
- Noodzakelijke objecten op of aan masten/ palen zoveel mogelijk combineren op of aan één mast.
- Aansluiten bij de inrichtingsprincipes Handboek In Openbare Ruimte en het Puccini Handboek.

Verlichting

- De openbare verlichting blijft onveranderd conform de huidige beleidskaders.

5.9 Klimaatbestendigheid

- De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat het gebied bij extreme regenbuien (60 mm per uur) het regenwater kan verwerken volgens de 'Rainproof'-doelstelling.
- De infiltratiemogelijkheid van regenwater wordt verbeterd. De aannemer stimuleren slimme bouwlogistiek toe te passen, gebruik te maken van elektrisch vervoer en overlast voor de omgeving te beperken
- Een afwateringsplan zodat het regenwater niet de aan de straat grenzende panden kan bereiken.
- De infrastructuur begaanbaar maken voor nood- en hulpdiensten tijdens en na hevige regenval.
- Circulaire materialen gebruiken waar mogelijk (funderingen, asfalt, klinkers e.a.).
- De aanwezigheid van 'hittestress' verminderen door meer ruimte te maken voor groen of tenminste het huidig groen te behouden indien mogelijk.

5.10 Ondergrondse infrastructuur

- Ondergrondse infrastructuur wordt tijdig meegewogen in het ontwerp.
- Er treden geen negatieve effecten op aan het watersysteem, inclusief grondwater.
- Kabels en leidingen zijn zodanig gesitueerd dat zij minimale ruimte in beslag nemen, maar elkaar niet hinderen bij onderhoud of vervanging tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten.
- We plaatsen de kabels en leidingen (indien van toepassing) in principe niet onder asfalt, omdat de eigenaren er dan moeilijk bij komen voor calamiteiten of onderhoud.
- Er worden geen kabels en leidingen onder bomen aangelegd (indien van toepassing).
- Het ontwerp verstoort de bedrijfsvoering van de ondergrondse infrastructuur niet;
- De onderlinge afstanden tussen kabels en leidingen zoals beschreven in de Leidraad kabels en leidingen, wordt gehanteerd.
- Indien het niet mogelijk is aan bovenstaand te voldoen wordt overlegd met de beheerder of eigenaar van de infrastructuur.
- Er wordt voldoende ruimte gereserveerd voor een toekomstbestendige levering van nutsvoorzieningen en telecomdiensten.
- De locatiebepaling van bovengrondse voorzieningen voor kabels en leidingen (kasten, stations e.d.), gebeurt vanuit een afgewogen ruimtelijke inpassing (indien van toepassing).
- De locatie van voorzieningen met een ondergrondse ruimtevraag wordt bepaald in overleg met kabels- en leidingenbedrijven.

6. Juridisch-planologisch

Er is een juridisch-planologische analyse opgesteld. Daaruit blijkt het volgende:

De beoogde ontwikkeling op diverse onderdelen is niet in strijd is met het vigerende planologische kader.

7. Participatie en communicatie

7.1 Bewoners

Bewoners op de Van Diemenstraat (en omgeving) zijn goed georganiseerd. Daarnaast weten de bewoners goed de weg binnen de gemeentelijke structuren. Als gevolg hiervan zijn er vanuit andere projecten/ programma's al diverse overleggen geweest met bewoners over de veiligheid in de straat. Dit heeft geleid tot enkele korte termijn maatregelen, in afwachting van de aanpak optimalisatie openbare ruimte Van Diemenstraat.

Kanttekening is dat de mogelijkheden voor (veiligheids)maatregelen beperkt zijn. Dit heeft onder andere te maken met de vastomlijnde kaders voor het profiel en de inrichting. Door de smalle ruimte tussen de gevels en de ontwerpopgave om voor verschillende verkeersdeelnemers een doorgaande route te creëren, zijn er beperkt mogelijkheden voor verschillende ontwerpen.

Over de twee voorontwerpen voor de inrichting van de Van Diemenstraat wordt participatie gestart met de omgeving. Uit de participatie willen we de mening van de omgeving ophalen over o.a. de twee inrichting opties. Tijdens het participatietraject worden verwachtingen helder verwoord wat mogelijk is qua participatie en dat deze beperkingen kent. Voor de participatie is een participatie plan opgesteld en als bijlage bij deze startnotitie gevoegd.

7.2 Afstemming met professionele partijen

Er is een stakeholderanalyse waarin onder meer de professionele partijen in zijn opgenomen. Met hen wordt vroegtijdig overleg gevoerd. De stakeholderanalyse is indien gewenst opvraagbaar.

8. Vervolg

8.1 Procedures

De gehele straat (van gevel tot gevel) heeft de bestemming verkeer. De optimalisering van de straat wordt binnen de gevellijnen uitgevoerd en de bestemming blijft daarbij gelijk (verkeer zijnde), hierdoor zijn er geen procedures nodig om de bestemming te wijzigen. De uitvoering van dit werk dient door de gemeente goed en gedegen voorbereid te worden omdat het (tijdelijk) afsluiten van de straat tijdens de uitvoering grote invloed heeft op de doorstromen van vele wegen in de stad met name als gevolg van corridor auto. In de voorbereiding wordt de uitvoeringswijze voorgelegd aan de werkgroep werk in uitvoering van de Gemeente.

8.2 Onderzoeken

Voor de uitwerking van het ontwerp dienen diverse onderzoeken uitgevoerd te worden;

- Milieuhygiënisch bodemonderzoek
- Landmeetkundig onderzoek
- Bomen Effect Analyse
- Kabels en leidingen lokaliseren
- Verkeerskundige rekenmodellen VMA
- Flora en Fauna onderzoek

8.3 Ontwerp

Door de beperkte ruimte tussen de gevels en de ontwerpopgave om voor verschillende verkeersdeelnemers een doorgaande route te creëren, zijn er beperkt mogelijkheden voor verschillende ontwerpen. De plaats van het fietspad en de oversteken zijn wel variabelen die het gehele ontwerp beïnvloeden. In een participatietraject worden twee opties van de ligging van het fietspad (noordelijk en zuidelijk) voorgelegd aan de omgeving en interne stakeholders van de Gemeente. Op basis van de reacties wordt het ontwerp verder uitgewerkt tot een DO dat voorgelegd wordt aan het stadsdeelbestuur West. Na akkoord zal het ontwerp voorbereid worden om naar verwachting uitgevoerd te worden in 2025.

De twee opties van het fietspad kennen allebei zowel voor- als nadelen. Input is ingegeven door het projectteam en interne stakeholders. Tijdens de participatie willen wij het overzicht met de voor- en nadelen t.a.v. de twee ontwerpen delen met de omgeving. Zodoende is deze ook opgenomen als bijlage bij deze startnotitie.