Gemeente Amsterdam

Beantwoording reacties participatie Voorlopig ontwerp Van Diemenstraat

Voorlopig ontwerp

Gemeente Amsterdam

Beantwoording reacties participatie
Voorlopig ontwerp Van Diemenstraat
November 2024

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Achtergrond 3
1.2 Participatie 4
1.3 Leeswijzer beantwoording participatievragen 5

2 Reactie per thema 6
2.1 Barentszplein 6
2.2 Westerkeersluisbrug 8
2.3 Groen 11
2.4 Parkeerplekken auto, fiets en laad-los 12
2.5 Geluid en trillingen 13
2.6 Milieu 13
2.7 Snelheid 30km per uur 14
2.8 Tijdens uitvoering 15
2.9 Bereikbaarheid divers 15
2.10 Scope en probleemstelling 16
2.11 Bus 17
2.12 Ontwerpkeuze breedtes maten en ligging 17
2.13 Huisvuilinzameling 19
2.14 Betrokken partijen 19
2.15 Overige vragen over het proces 19

Bijlagen 21

Gemeente Amsterdam

1 Inleiding

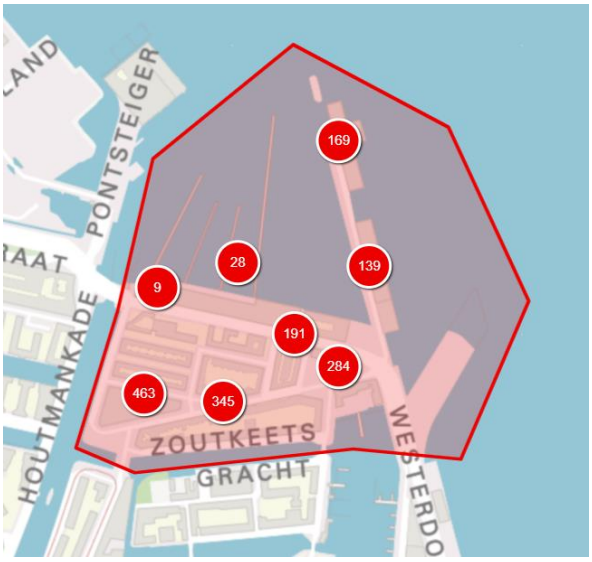
1.1 Achtergrond

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, Noord (met name 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. De deklaag en de fundering van de rijbaan is hoognodig aan vervanging toe.
Nu al wordt de Van Diemenstraat als onveilig en onaangenaam ervaren door bewoners. Met de verwachtte toegenomen drukte verbetert dit niet als er niet wordt ingegrepen. De straat kent een smal profiel dat in de jaren ’60 is gerealiseerd. Op de rechte rijbaan van asfalt wordt 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 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.

De optimalisering van de Van Diemenstraat is complex. De beschikbare ruimte is beperkt en er zijn verschillende conflicterende belangen. In de startnotitie van april 2023 (zie bijlage) zijn uitgangspunten benoemd voor de verschillende verkeersdeelnemers en de openbare ruimte. In aanvulling op de startnotitie is in het kader van maatregel 12 uit Programma Fiets, Project 'Meer groen, minder wachten’ onderzocht of de kruising Barentszplein zonder verkeerslichten (VRI) uitgevoerd kan worden, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid, terwijl de doorstroming verbetert.
Op basis hiervan is een voorlopig ontwerp voor de Van Diemenstraat gemaakt. Het ontwerp is door het gemeentelijke expertise en toetsteam OR&M beoordeeld op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verkeersdeelnemers, ruimtelijke kwaliteit, groen, toegankelijkheid, techniek en beheerbaarheid.

1.2 Participatie

Na positief advies van het expertise en toetsteam OR&M is het voorlopig ontwerp en het participatieplan door de stadsdeelbestuurder in juni 2024 vrijgegeven en kon worden gestart met de voorbereiding van de participatie in de buurt. Daarna stond vanaf begin september de projectpagina amsterdam.nl/vandiemenstraat online. Op 9 september is in afstemming met de gebiedsmakelaar op 1.600 adressen in de Van Diemenstraat en omgeving een uitnodiging en toelichting op het ontwerp verspreid.



Vanaf 9 september hebben geïnteresseerden de mogelijkheid gehad om via de website van de gemeente hun reactie kenbaar te maken. In de uitnodiging zijn buurtbewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden uitgenodigd om digitaal en tijdens de inloopbijeenkomst op 1 oktober 2024 hun reactie te geven op het ontwerp.
Tussen 16 september en 2 oktober stond er aan weerszijden van de Van Diemenstraat een aankondigingsbord met een oproep tot het geven van een reactie. Het ontwerp en de uitnodiging zijn ook gedeeld via de online kanalen van stadsdeel Centrum en West (website, sociale media en digitale nieuwsbrief). Ook zijn er nog flyers verspreid door de gebiedsmakelaar van Centrum op Westerdok.
Op 1 oktober 2024 is een inloop informatieavond georganiseerd in school De Zeeheld, die aan de Van Diemenstraat ligt. De inloopavond is druk bezocht. Er zijn 53 reacties tijdens de inloopavond genoteerd. En via de projectmail 150 reacties binnengekomen. In totaal 203 reacties.

Door de grote hoeveelheid aan reacties is besloten om gebruik te maken van de optie in het participatieplan voor het instellen van een klankbordgroep. In deze klankbordgroep bespreken we, in kleiner verband met vertegenwoordigers van de buurt, de keuzes in het ontwerp in detail. Samen met de klankbordgroep wordt bekeken welke optimalisatie/wijziging op het ontwerp gewenst is en hoe deze gemaakt kan worden.

1.3 Leeswijzer beantwoording participatievragen

Aangezien er op twee thema´s veel dezelfde soort vragen zijn gesteld, te weten over de kruising Barentszplein en de Westerkeersluisbrug, is besloten de antwoorden thematisch te bundelen. Op deze manier kunnen wij dezelfde informatie breed delen. Elementen uit de reacties zijn gebundeld naar onderwerp of thema. Daar waar dit niet mogelijk was hebben wij losse vragen beantwoord. Deze zijn soms compacter weergegeven. U vindt alle volledige reacties in de bijlage. Allereerst wordt per thema een samenvatting gegeven van de reacties, waarna een antwoord van het project volgt.

2 Reactie per thema

2.1 Barentszplein

Aanpassing Barentszplein
In het voorlopig ontwerp wordt het Barentszplein als voorrangsplein ingericht. De verkeerslichten worden verwijderd en de rijbanen worden teruggebracht naar één rijbaan. De fietspaden worden samengevoegd naar een tweerichtingenfietspad aan de noord-/oostzijde van het plein, waardoor het aansluit op het tweerichtingenfietspad op de Westerdoksdijk. Voetgangersoversteken over het Barentszplein vanaf de Silodam of Barentszstraat worden gefaciliteerd door twee zebrapaden aan weerszijden van het plein. De uitritten voor auto's uit Silodam en Barentszstraat worden door een in-/uitritconstructie vormgegeven. De bushaltekommen op de Westerdoksdijk worden verwijderd en de bussen halteren op de rijbaan. Om blokkeren van het kruispunt bij halterende bussen te voorkomen worden de bushaltes voor de kruising geplaatst.



Samenvatting reacties:
Het verwijderen van de verkeerslichten zorgt voor meer onveiligheid. Er wordt vrij baan gegeven aan de snelheid van auto's en fietsers. Voetgangers kunnen onveiliger oversteken, vooral in de spitsuren.

Gemeente Amsterdam

Beantwoording reacties participatie
Voorlopig ontwerp Van Diemenstraat
November 2024

De Silodam wordt in de spits door het voorgestelde plan onbereikbaar voor auto's en fietsers. Bij het in- en uitrijden vanaf de Silodam richting Van Diemenstraat moet eerst een tweerichtingenfietspad overstoken worden, wat in de spits door het grote aantal fietsen onmogelijk is. Daarna is invoegen in een grote stroom auto's stad uit zeer lastig. Om stad in te gaan moet eerst het plein overgestoken worden, waar maar wachtplek is voor 1 auto om dan in te voegen op de stroom auto's stad in. In de spits onmogelijk.
Voor voetgangers, vooral kinderen en ouderen, wordt oversteken levensgevaarlijk omdat er in Amsterdam geen voorrang gegeven wordt voor zebrapaden. Dat het hier om een tweerichtingenfietspad zonder steunpunt gaat, maakt het nog gevaarlijker.

Beantwoording:
De kruising is aangepast in het kader van maatregel 12 uit Project 'Meer groen Minder Wachten' van Programma Fiets. Bij deze maatregel is een aantal kruispunten in de gemeente onderzocht of die zonder verkeerslichten uitgevoerd kunnen worden, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid voor alle deelnemers en daarbij de doorstroming te verbeteren. De kruising van het Barentszplein wordt als kansrijk beoordeeld. Het project heeft onderzocht of het mogelijk is.

Naast het verwijderen van de verkeerslichten, verminderen ook het aantal rijstroken van 3 naar 1 en wordt de rijbaan versmald naar 3,25 m per rijrichting. In het midden van de rijbanen komen steunpunten voor voetgangers en fietsers met voldoende ruimte om te wachten. Voor de fietsers is tweemaal een fietsoversteek in het ontwerp opgenomen aan beide zijde van het kruispunt, om zo alle fietsrichtingen mogelijk te maken. De voetgangersoversteken worden met een zebrapad uitgevoerd zodat de voetganger hier voorrang heeft. Dit is ook van belang omdat aan beide kanten van de straat een bushalte ligt. Zo krijgen de voetgangers een veilige gelegenheid om over te steken. De bushaltes komen aan beide zijden voor het kruispunt, waardoor het kruispunt niet geblokkeerd wordt door auto´s die achter de bus rijden.
Aan de noordkant richting de Silodam komt tussen rijbaan en fietspad ruimte om afslaand verkeer de mogelijkheid te geven om te wachten zonder de doorgaande fietsers en auto's te hinderen. Aan de westkant wordt geen apart fietspad aangelegd en is richting Barentszstraat sprake van een shared space. Dit is mogelijk omdat het doorgaand fietsverkeer aan de oostzijde is en hier bestemmingsfietsverkeer is.
Met deze inrichting maken we een inrichting die meer aansluit bij de beleving van een woonbuurt in plaats van een doorgaande weg. Hiermee wordt ook aangesloten op het Programma Amsterdam Maakt Ruimte, waarin een nieuwe balans tussen de ruimte voor mobiliteit en de ruimte voor groen en ontmoeting wordt gezocht. Door het verwijderen van rijbanen op het kruispunt is de verwachting ook dat dit van invloed is op de snelheid van de auto´s.

Om te bepalen of de kruising het verkeer veilig en goed kan verwerken is op het voorgestelde ontwerp een verkeersanalyse uitgevoerd op het drukste moment van de dag. Dit maatgevende moment is tijdens de avondspits. In de analyse is gebruik gemaakt van verkeersaantallen (Zie verkeersanalyse bijlage 2. De verkeeranalyse is opgenomen in de bijlage) die komen uit de prognoses van Verkeersmodel Amsterdam 5.0. Deze

aantallen zijn bevestigd/aangevuld door TomTom en Verkeerslichtenregeling gegevens ter plaatse. Uit de analyse blijkt dat door het verwijderen van de verkeerslichten de wachttijden in alle richtingen korter worden. Hieruit komt naar voren dat van het totaal aantal auto's dat op de Van Diemenstraat/Westerdoksdijk rijdt, tussen de 5% en 10% uit de straten Silodam en Barentszplein komen. Uit de verkeersaantallen volgt dat in de spits 40 voertuigen vanaf de Silodam en 38 voertuigen richting Silodam per uur zijn. Per voertuig is er circa 1,5 minuut de tijd om het fietspad te kruisen. Dit is in de praktijk een voldoende tijdsperiode om de afslaande beweging te kunnen uitvoeren.
Uit de wachttijden bij de oversteek volgt dat de wachttijd voor overstekende voetgangers of fietsers kort genoeg is en dat verkeerslichten niet noodzakelijk zijn. Dat heeft alles te maken met de korte oversteken (3,5 meter) en het ruime steunpunt tussen de twee rijbanen waardoor voetgangers in twee keer kunnen oversteken.
In de verkeersanalyse is geconstateerd dat de kruising IJdok en de kruising bij de Pontsteiger zodanig op afstand liggen (400 meter) dat het effect van het verwijderen van de verkeerslichten daar niet meer merkbaar is.

Het ontwerp met daarin de aanpassing van de kruising is daarna beoordeeld door het expertise en toetsteam van de gemeente op verkeersveiligheid, bereikbaarheid verkeersdeelnemers, ruimtelijke kwaliteit, groen, toegankelijkheid, techniek en beheerbaarheid en beide teams hebben het ontwerp positief beoordeeld.

In het gesprek met de klankbordgroep neemt het project de inrichting van de kruising verder door. Eventuele aanpassingen zullen in het definitief ontwerp gemaakt worden. Met de klankbordgroep bespreekt het project in welke vorm dit wordt teruggekoppeld aan de buurt. Dit ontwerp wordt getoetst door het toetsteam. Na positief advies wordt deze voor vaststelling aan de stadsdeelbestuurder voorgelegd.

2.2 Westerkeersluisbrug

<u>Aanpassing Westerkeersluisbrug</u>
Aan de noordzijde van de Van Diemenstraat komt een twee-richtingen fietspad. 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 huidige verplichte rijrichting naar rechts zal worden aangegeven met een verkeersbord

Gemeente Amsterdam

Beantwoording reacties participatie
Voorlopig ontwerp Van Diemenstraat
November 2024



Samenvatting Reacties:
Het noordelijke fietspad moet worden doorgetrokken over de Westerkeersluisbrug. Alle fietsers vanaf west naar oost moeten volgens het voorlopig ontwerp de van Diemenstraat oversteken op een onoverzichtelijke plek. Bovendien lijkt de opstelruimte voor de grote hoeveelheden fietsers vanuit de westkant ontoereikend om de oversteek over de van Diemenstraat te maken. Om de school aan de achterkant te kunnen naderen moet worden overgestoken en daarna weer over een zebrapad richting school. Terwijl ze nu door kunnen rijden over het zuidelijke fietspad en dan direct de achterkant kunnen naderen. De route via de Houtmankade is een slecht alternatief omdat deze ‘s ochtend vaststaat door vracht- en vuilniswagens en lukraak parkerende auto's die kinderen afzetten. Ook zullen veel fietsers vanaf de Pontsteiger tegen de richting in gaan fietsen op de brug om bij het fietspad op de Van Diemenstraat te komen.

Beantwoording:
Het tweerichtingenfietspad wordt in de toekomst ook aangelegd op de Westerkeersluis. De gemeente is de aanpassing op de Westerkeersluis nu aan het voorbereiden in een ander project. Het doortrekken van het tweerichtingsfietspad aan de noordkant van de Van Diemenstraat richting west, via de Westerkeersluisbrug, heeft vele voordelen op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming (voor fiets- en autoverkeer) en fietscomfort en sluit aan op het stedelijk fietsnetwerk. Er ontstaat zo een mooie, doorgaande “fietsboulevard” langs het IJ. De gemeente is er dan ook veel aan gelegen dat de ingreep op de Westerkeersluisbrug gaat plaatsvinden. In de planning wordt ervan uitgegaan dat dit project aansluitend wordt uitgevoerd aan het project Van Diemenstraat. Het fietspad is

dan doorgaand over de hele route vanaf CS naar de houthavens. Aan weerszijde van de brug is dan een twee-richtingen fietspad aanwezig is, waardoor er geen tegen de richting in rijdend fietsverkeer meer is. De fietspaden zijn via verkeerslichten bereikbaar vanaf de kruising Tasmanstraat-Houtmankade Westzijde.
Doorgaand fietsverkeer maakt dan geen gebruik van de oversteek Houtmankade Oostzijde. De oversteek blijft wel gehandhaafd voor fietsverkeer dat tussen de Houtmankade Oostzijde en het noordelijke fietspad zijn bestemming wil bereiken. De oversteek zal in de definitieve situatie voornamelijk gebruikt worden voor bestemmingsverkeer.

Voor de bereikbaarheid van de school zijn er meerdere opties. Vanaf het noordelijke fietspad is de school bereikbaar via het verhoogde zebrapad ter hoogte van Van Diemenstraat 218. Tussen de autorijbanen ligt een verbrede middenberm, waardoor de oversteek in twee delen is te maken. Dit zorgt voor een veilige oversteek. Ook kan gebruik worden gemaakt van de fietsoversteek bij de Van Neckstraat en dan via buurtstraten naar de school.



Vanuit het westen is de school bereikbaar via de Houtmankade. Het project gaat in overleg met het organisatieonderdeel dat hier verantwoordelijk voor is om te kijken of de tijden van huisvuil ophaal gewijzigd kunnen worden, zodat die niet meer plaatsvinden tijdens begin en einde schooltijden.
Vanuit het oosten kan de school bereikt worden via de Barentszstraat- van Linschotenstraat of via de oversteek bij de Van Neckstraat of zebrapad ter hoogte van de achterkant van de school. Rondom de school ligt aan beide zijden (Roggeveenstraat en Van Diemenstraat) een voetgangersgebied dat ook gebruikt wordt als schoolplein. Hierdoor moet het laatste stuk naar de ingang altijd ter voet worden afgelegd.



2.3 Groen

Samenvatting reacties:
De nieuw geplande boom voor Café Westerdok geeft teveel schaduw. Als er nieuwe bomen worden geplant, zijn dit vaak kleine bomen en is het lang wachten tot het weer volwassen bomen worden. Hoe wordt de bomen een gezonde groeiplaats gegeven?

Beantwoording:
In het ontwerp blijft het aantal bomen aan de noordkant van het fietspad hetzelfde. Voor de verbreding van het fietspad kan de bomenrij echter niet blijven staan en schuift een stukje op naar het zuiden.
Uit de gemaakte boom effect analyse (BEA) blijkt de bomen in slechte conditie zijn en helaas niet verplant/verplaatst kunnen worden. Daarbij komt dat de bomen vergroeid zijn met de onderliggende kabels en leidingen.

In het nieuwe profiel ontstaat er meer ruimte voor de groeiplaats van de bomen. Het streven is om elke boom te voorzien van +/- 25 m3 groeiruimte. De groeiruimtes worden op de plekken met verharding ondergronds verbonden waardoor er een wortelstraat ontstaat. Dit geldt ook voor de geplande locatie van een boom in de 'shared space' dichtbij de panden, de boom is in staat zich daarmee goed te verankeren. In het definitief ontwerp wordt verder bekeken waar bomen worden geplaatst.

De beoogde plantmaat van de bomen voor de Van Diemenstraat is 25-30 cm stam omtrek (de omtrek wordt gemeten op 1,3 m vanaf maaiveld). Dit is voor de aanplant in een straat het maximaal haalbare. De ervaring leert dat bomen groter dan 30cm stamomtrek veel meer kans hebben op uitval en vaak deels door hun grotere behoefte aan vocht en voeding het de eerste jaren moeilijk hebben en stil staan in groeikracht.

De vergroening van de Van Diemenstraat is op te delen in twee type beplanting. Tussen de rijweg en het fietspad worden robuuste heesters toegepast, die minimaal beheer nodig hebben. De beplanting aan de andere zijde van de straat bestaat uit een combinatie van vaste planten en heesters. Vanwege de steeds groter wordende druk op de beheer afdelingen passen we tegenwoordig alleen de meest sterke soorten toe.

In het nieuwe ontwerp wordt op verschillende plekken in de straat groen toegevoegd, rekening houdend met de beperkingen van de openbare ruimte. Er wordt nog onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de onderlinge afstand van de bomen te verkleinen waardoor er meer bomen in de straat kunnen komen. Hierdoor dragen we bij aan klimaatadaptatie in de straat. (zie bijlage ontwerpnotitie).

2.4 Parkeerplekken auto, fiets en laad-los

Samenvatting reacties:
Kunnen er laad- en losplekken dicht bij het Barentszplein komen? Nu parkeren pakketdiensten op het fietspad om bij de ingang te komen en versperren daarmee de doorgang voor fietsers en voetgangers.
Voor het Veemtheater parkeren vaak TV vrachtwagens en die staan half op de rijbaan, waardoor verkeer moet uitwijken. Hoe gaat dat in de nieuwe situatie? Hoe wordt fietsparkeren in het ontwerp opgenomen?

Beantwoording:
Op dit moment staan er verschillende type fietsenrekken. Waaronder ook fietsenrekken die we niet meer willen gebruiken omdat deze niet meer voldoen aan de gemeentelijke eisen. Om meer eenheid en plekken te creëren wordt in de hele straat hetzelfde type fietsenrek toegepast. Om in te spelen op de toekomst worden overal meer fietsplekken gemaakt dan er nu zijn. In het nieuwe ontwerp zijn er 340 fietsplekken ingetekend t.o.v. van de huidige 272 fietsplekken. De fietsplekken in het ontwerp zijn nu vooral geconcentreerd aan de noordzijde van de straat tussen fietspad en rijbaan en nabij de school. In de verdere uitwerking van het ontwerp gaan we exact bepalen waar deze geplaatst worden. Daarbij houden we rekening met de behoefte die is gedeeld, zoals bijvoorbeeld het aantal fietsplekken rondom het Barentszplein. In het definitief ontwerp wordt bepaald of we fietsnietjes of het nieuwe fietsenrek plaatsen.

In het plan worden aan de noordzijde laad- en losplekken gehandhaafd en twee algemene invalide parkeerplekken. Het verzoek om ook laad- en losplekken in te passen ter hoogte van het Barentszplein wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp

bekeken. De laad en losplekken worden 2,60 m breed met daarnaast nog een trottoirband van 0,30 m. In totaal is er dan een ruimte van 2,90 meter langs de rijbaan. Hierdoor is er voldoende ruimte om te parkeren binnen de laad- en los-plek en wordt er minder op de rijbaan gestaan. Autoverkeer kan normaal gebruik blijven maken van de rijbanen zonder uit te moeten wijken.

2.5 Geluid en trillingen

Samenvatting reacties:
De rijbaan voor de auto's komt dichterbij onze woningen nu het fietspad aan onze zijde wegvalt dat betekent meer geluidsoverlast van het gemotoriseerde verkeer, wat wordt de afstand van de rijbaan naar de woningen?

Ik heb in het verleden veel last gehad van trillingen in mijn woning door het verkeer. Nu het fietspad verdwijnt aan de zuidzijde en de afstand tussen huis en weg vermindert, vraag ik me af of deze problemen weer terugkeren. En of er van tevoren nagedacht kan worden over mitigerende maatregelen.

Beantwoording:
De breedte van het voetpad ter hoogte van Van Diemenstraat 1 wordt circa 2,2 m. De huidige afstand tot de autorijbaan is nu circa 4 m. Ter hoogte van Van Diemenstraat nummer 167 wordt de afstand circa 2,4 m en is nu circa 4 m. Dit verschil in afstand heeft geen effect op geluid.
In de uitwerking naar definitief ontwerp wordt onderzoek gedaan of er als gevolg van het ontwerp meer trillingen kunnen ontstaan en of mitigerende maatregelen toegepast moeten worden. Dit zullen wij terugkoppelen aan de bewoners van panden waar dit speelt.

2.6 Milieu

Samenvatting reacties:
De straat heeft last van water en hitte, wat wordt in het ontwerp gedaan om dit te verminderen? Veel auto's rijden door de straat en geven veel CO2 uitstoot, hoe zorgt dit ontwerp voor vermindering?

Beantwoording:
De bestrating van de Van Diemenstraat wordt uitgevoerd in klinkers in plaats van de stoeptegels die er nu liggen. Hierdoor zijn er meer voegen tussen de stenen, waardoor regen meer kan infiltreren en minder afwatert over straat naar de riolering. Daarnaast maken we meerdere groenvakken voor opvang van de regen. Deze groenvakken dragen ook bij aan verminderen van hitte in de straat.
In het project worden geen wijzigingen aangebracht op de verkeersrichtingen of aantallen verkeersdeelnemers. Alle bestaande richtingen blijven mogelijk. Hierom is geen

onderzoek nodig naar de herkomst en bestemmingsrelaties, type voertuig dan wel luchtkwaliteit, omdat dit geen effect heeft op het ontwerp. Doordat de doorstroming op het Barentszplein verbetert is de verwachting dat er minder lang wordt stilgestaan, wat bijdraagt aan minder uitstoot ter plaatse.

2.7 Snelheid 30km per uur

Samenvatting reacties:
Waarom blijft de snelheid 50 km/u in de Van Diemenstraat. Een snelheid van 30 km/u is veel beter voor de veiligheid en milieu.

Beantwoording:
De maximale snelheid in de straat is geen onderdeel van dit project. Voorlopig blijft de snelheid 50 km/u. Vanuit het project ´30 km/u in de stad' wordt bepaald welke snelheid in de Van Diemenstraat gaat gelden. Met de aanpassingen in het ontwerp (versmallen rijbanen en voorrangsplein Barentszplein) is het ontwerp geschikt voor 50km/u, maar sorteert het project ook voor op eventuele aanpassing naar 30 km/u met ruimte voor de Nooddiensten op deze calamiteitenroute.

De Van Diemenstraat is eind 2023 bij de grootschalige invoering van 30 km/u in de stad 50km/u gebleven. Dit had te maken met de nog onbekende effecten op het functioneren van openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten en met een logisch netwerk (niet te veel wisselingen tussen verschillende snelheden op een traject/route). De hele route langs de zuidelijke IJ-oever (van het Oostelijk Havengebied tot het Westelijk Havengebied) is 50 km/u.
Gedurende het hele jaar 2024 worden de maatregelen van 30 km/u in de stad gemonitord. Begin 2025 worden deze geanalyseerd en voor de zomer 2025 gerapporteerd.
Dan is duidelijk wat de invloed is geweest op het stadsbrede functioneren van OV en nood- en hulpdiensten en kan er een gefundeerde afweging gemaakt worden over wel of geen 30 km/u op de Van Diemenstraat.
De evaluatie betekent dat er gedurende 2024 stadsbreed wordt gemeten aan snelheid, ongevallen, geluid en luchtkwaliteit. Ook wordt gekeken wat de effecten op doorstroming zijn. Bij dat laatste wordt ook specifiek gekeken naar de resultaten van OV en nood- en hulpdiensten.
De uitkomst van de evaluatie speelt een rol in toekomstige beslissingen, zoals het bepalen van de maximumsnelheid op de Van Diemenstraat. De evaluatie is feitelijk en daarop is geen invloed mogelijk. Bij de weging van de verschillende belangen is vanzelfsprekend wel invloed mogelijk.
Alle informatie over '30 km/u in de stad' vindt u op https://www.amsterdam.nl/30-km-u-in-de-stad/.

Mocht besloten worden dat de Van Diemenstraat ook 30 km/u wordt kan dat via aanpassing in bebording worden aangegeven. Er is dan een verkeersbesluit nodig voor aanpassing van de snelheid dat door de Gemeenteraad wordt beoordeeld.

2.8 Tijdens uitvoering

Samenvatting reacties:
Hoe wordt de situatie tijdens de uitvoering? Blijven alle straten, huizen en parkeergarages bereikbaar en welke omleidingen worden er ingesteld. Hoelang duren de werkzaamheden? Bij voorgaande werkzaamheden hadden we last van ratten die de huizen in kwamen, wat gaan jullie daar nu tegen doen?

Beantwoording:
Het project is de bereikbaarheid tijdens de uitvoering nog aan het uitwerken. Voorafgaand aan de uitvoering deelt het project het BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) plan met de buurt delen. De planning is nu nog heel globaal en wordt in de loop van 2025 meer concreet. Op dit moment gaan we ervan uit dat we in januari 2026 starten. Het is een groot werk dat we gaan uitvoeren op een drukke weg. Dit zal grote impact hebben op de bereikbaarheid van de buurt. In het BLVC plan worden maatregelen opgenomen om de uitvoering zo soepel en prettig mogelijk te laten verlopen. Uitgangspunt is dat alle panden bereikbaar zijn voor gebruikers en nood- en hulpdiensten eventueel met tijdelijke voorzieningen. Bereikbaarheidsmaatregelen worden samen met de werkwijze op straat en de planning/fasering in een plan uitgewerkt. Hierbij hoort ook afstemming met de nood- en hulpdiensten. U wordt daar in 2025 over op de hoogte gehouden.

Ongedierte
Het is bekend dat in meerdere buurten van Amsterdam overlast is van ongedierte. In de uitwerking van het BLVC wordt bekeken of de werkzaamheden zouden kunnen leiden tot meer overlast en of we maatregelen kunnen treffen om de gevolgen van de werkzaamheden op de overlast van ongedierte te verminderen.

2.9 Bereikbaarheid divers

Waarom wordt de Houtmankade niet verboden in te rijden behalve voor hulpdiensten?
Beantwoording:
Verandering van ontsluiting van de wijk is geen onderdeel van het project. Alle ontsluitingsrichtingen van de buurt blijven gehandhaafd.

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.

Beantwoording:
We gaan bekijken wat de mogelijkheden zijn om de route met bebording aan te geven.

Welke mogelijkheden zijn er om het pand VVE IJside pand (voor onderhoud en ramen wassen) beter bereikbaar te maken voor een kraan aan de van Diemenstraat?
Beantwoording:
Er zijn meer panden op de Van Diemenstraat die te maken hebben met de stoep en het aangrenzende fietspad. Ook deze panden moeten dit soort zaken verzorgen. In het ontwerp wordt de stoep niet versmald, waardoor de situatie niet veranderd.
Met een objectvergunning is het voor u of een bedrijf mogelijk om tijdelijk een object, die nodig kan zijn voor bijvoorbeeld een glazenwasser, op de stoep te plaatsen. Zie ook https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/wevos/overzicht/object-neerzetten/. Het project heeft geen invloed op de vergunningverlening of eisen voor aanvraag van gebruik onderhoudsmaterieel.

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 ?
Beantwoording:
Dit verkeer is onderdeel van het verkeer op de Van Diemenstraat en heeft geen invloed op de verkeerssituatie. Er is geen onderzoek gedaan naar de herkomst of bestemming van verkeer, omdat dit geen effect heeft op de wijze van inrichting.

2.10 Scope en probleemstelling

Samenvatting reacties:
Waarom is dit ontwerp nodig, wat zijn de problemen die opgelost worden. De scope van het project is onduidelijk en niet volledig.

Beantwoording:
De materialen in de straat zijn aan het einde van hun levensduur. Vervangingsonderhoud is nodig om de straat voor de komende 30 jaar een duurzame en toekomstbestendige indeling te geven.
In de startnotitie van april 2023 (bijlage) is de probleemstelling van het project opgenomen, is de werkgrens bepaald en zijn uitgangspunten opgenomen voor het ontwerp. De Westerkeersluis is geen onderdeel van dit project. De aanpassing aan de Westerkeersluis en de kruising Tasmanstraat/Pontsteiger wordt in een ander project voorbereid. Intentie is dat de uitvoering hiervan aansluitend op project Van Diemenstraat wordt uitgevoerd, zodat de aansluitingen op het stedelijk netwerk goed op elkaar aansluiten en na de realisatie van beide projecten afgerond zijn.
In de straat worden geen rijbanen of rijrichtingen veranderd, waardoor alle verkeerbewegingen gemaakt kunnen worden en er geen invloed is op de ontsluiting van de wijk. Hierdoor zullen de effecten op de omliggende buurten minimaal zijn.

2.11 Bus

Samenvatting reacties:
Is in het project rekening gehouden met de nieuwe HOV-busverbinding die over de Van Diemenstraat gaat? Waarom verplaatsen de bushaltes en worden de haltekommen verwijderd? Komen er nieuwe bushokjes die beter beschermen tegen kou en regen?

Beantwoording:
De bus halteert in het nieuwe ontwerp op de rijbaan voor de kruising Barentszplein. Hierdoor stroomt het OV beter door en neemt ook de snelheid van het overige verkeer op de rijbaan af. Met een haltekom kan de bus moeilijker invoegen. De bushalte komt voor de kruising zodat de auto´s die nu achter de bus wachten de kruising niet blokkeren. Voor de voetgangers naar de bushalte zijn in het ontwerpvoorstel zebrapaden als veilige gelegenheid om over te steken ingetekend. De haltes worden ingericht volgens de richtlijnen en bieden ook bescherming tegen wind en regen.

2.12 Ontwerpkeuze breedtes maten en ligging

Komt er een verhoogde, niet-vergevingsgezinde stoeprand langs het fietspad om voetgangers te beschermen?
Beantwoording:
Er zit 5 cm hoogteverschil tussen fietspad en voetpad. Dit mag ook niet meer zijn vanwege trappers die dan op de hoge band komen en dan ongevallen kunnen veroorzaken.

Wat wordt de breedte van de stoep bij de trap ter hoogte van huisnummer 71 die driekwart van het voetpad in beslag neemt. Er is daar nu al te weinig ruimt om langs te komen.
Beantwoording:
Het voetpad naast deze trap wordt verbreed naar 90 cm. Dit is de maximaal haalbare breedte door de beperkte ruimte tussen de gevels ter plaatse. Hierdoor wordt het makkelijker om langs de trap te lopen dan de huidige situatie zonder dat er op het fietspad gelopen hoeft te worden.

In antwoord op een raadsadres over de ODE-brug stelden verkeersambtenaren dat een zebrapad over een tweerichtingsfietspad schijnveiligheid biedt.
Beantwoording:
Op meerdere plekken in Amsterdam worden zebrapaden over tweerichtingenfietspaden aangelegd. Per locatie wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn. Bij de oversteek ter hoogte van de school is een verhoogd zebrapad voorzien in het ontwerp. Dit is gedaan om meer attentie te geven aan het zebrapad. Tussen de fietsrichtingen is geen ruimte om een steunpunt toe te voegen vanwege de beperkte ruimte tussen de gevels van de panden.

Gemeente Amsterdam

Beantwoording reacties participatie
Voorlopig ontwerp Van Diemenstraat
November 2024

Waarom komt het tweerichtingenfietspad niet aan de zuidzijde? Waarom komt er een tweerichtingenfietspad en verdwijnen de fietspaden aan beide zijden?
Beantwoording:
De ambitie voor het stedelijk fietsnetwerk is dat de oost-west verbinding een doorlopend tweerichtingenfietspad heeft aan de noordkant. Een fietspad aan de noordzijde sluit goed aan op het stedelijk fietsnetwerk en de oost-west doorstroming. Een fietspad aan de zuidzijde is niet wenselijk, omdat de aansluiting op het stedelijk netwerk van het tweerichtingenfietspad aan de noordzijde is. Bij een zuidelijke ligging moet de s100 twee keer extra worden overgestoken; aan de oostkant naar de Westerdoksdijk en aan westkant naar de Tasmanstraat-noordzijde. In de definitieve situatie ligt er een fietspad aan de noordzijde vanaf aansluiting Westerdoksdijk tot aan de aansluiting op het fietspad Tasmanstraat.

Een tweezijdig fietspad geeft de fietser meer ruimte dan tweemaal een eenzijdig fietspad waardoor de veiligheid verbetert.

Wordt overal voldaan aan de minimale breedte van 2 meter voor de stoep?
Beantwoording:
Op een groot gedeelte van de straat voldoet de stoep aan de minimale breedte. Door de beperkte ruimte tussen de gevels en de eisen aan de rijbanen en fietspaden is op een aantal plaatsen, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van trappen en uitbouwen, een stoep van 2 meter niet mogelijk. Op het smalste stuk naast de trap bij nr. 71 is een ruimte van 90 cm. In het beleidskader Verkeersnetten behoort de Van Diemenstraat niet tot Plusnet Voetganger. Dit betekent dat de straat geen doorgaande looproute is en voetgangers vooral lokale bestemmingen hebben. In het ontwerp is zoveel mogelijk aan de minimale eisen voldaan.

Is er een afbakening mogelijk waardoor gemotoriseerd verkeer rondom Van Diemenstraat 1 / Zuiderspeeltuin niet snel het voetpad op gaat?
Beantwoording:
In het opstellen van het definitief ontwerp zullen we voor dit aandachtspunt bekijken wat de mogelijkheden zijn.

Is het mogelijk het nare rechte stoephoekje hoek Van Diemenstraat/Houtmankade af te ronden (tegenover café Van Houten)? Het is hier lastig de hoek om te fietsen, geeft vaak uitglijders en je moet een grote bocht maken om van de brug de Houtmankade op te rijden.
Beantwoording:
Bij de uitwerking van het definitief ontwerp gaan we dit punt meenemen en bekijken wat hier mogelijk is.

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.

Beantwoording:
Het nieuwe tweerichtingsfietspad is circa 3,5 meter breed (in totaal). De breedte per richting is hetzelfde als het huidige fietspad. Doordat het fietspad breder is dan eenrichting is inhalen makkelijker dan in de huidige situatie op een eenrichtingsfietspad. De Van Diemenstraat is erg smal, dat maakt het creëren van extra ruimte lastig omdat alle huidige weggebruikers ook in het nieuwe ontwerp een plek hebben.

2.13 Huisvuilinzameling

Samenvatting reacties:
Is er in het ontwerp rekening gehouden met de huisvuilinzameling aan de noordzijde van de Van Diemenstraat? Hier moeten ook de woonbootbewoners hun huisvuil aanbieden.

Beantwoording:
Tussen de rijbaan en het fietspad is momenteel een ruimte van 3 meter gereserveerd. Het aandachtspunt nemen wij mee, zodat in het definitief ontwerp een ruimte voor afvalinzameling wordt bestemd.

2.14 Betrokken partijen

Samenvatting reacties:
Welke partijen zijn betrokken geweest bij het opstellen van het ontwerp.

Beantwoording:
Het ontwerp is opgesteld met inachtname 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 en het toets-team. Voor detailuitwerkingen is het ontwerp ook besproken in een stakeholdersoverleg met betrokken organisaties (GVB, VRA, nood- en hulpdiensten).
De Fietsersbond, voetgangersvereniging 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 het ontwerp voorgesproken met Cliënten-belang/ Onbeperkt West. In het vervolg van het proces worden Cliëntenbelang en VoetgangersVereniging Nederland ook toegevoegd aan het stakeholdersoverleg.

2.15 Overige vragen over het proces

Waarom is er geen enquêteformulier vooraf gegaan aan het maken van het plan/ontwerp?
Beantwoording:
De Van Diemenstraat is al een aantal jaar toe aan vervangingsonderhoud. Om dit te kunnen uitvoeren maakt de gemeente plannen en een ontwerp. In het geval van de Van Diemenstraat zijn er aanvullende aanpassingen aan de straat meegenomen om de straat

veiliger en overzichtelijker te maken, de doorstroming van verkeer te verbeteren en groen toe te voegen. Het project heeft ervoor gekozen om open reacties van de buurt en andere geïnteresseerden op het ontwerp op te halen via een informatieavond en via de website en niet via enquêteformulier. Dit omdat in de Van Diemenstraat weinig vrijheid is voor verschillende inrichtingen vanwege de beperkte ruimte tussen de gevels. Reageren kon zowel via een e-mail als tijdens een bijeenkomst op 1 oktober.
Door het grote aantal van reacties heeft het project de optie van het instellen van de klankbordgroep ingezet om de binnengekomen reacties in een kleiner verband in detail te kunnen bespreken.

Hoe verloopt de participatie in het vervolg?
Beantwoording:
Na de inloopavond is een klankbordgroep ingesteld, waarmee het ontwerp in detail verder wordt besproken. Ook wordt met deze klankbordgroep besproken hoe het vervolg van de participatie eruit zal zien. Eventuele aanpassingen op het ontwerp worden met de klankbordgroep besproken. Met de klankbordgroep wordt besproken hoe dit wordt teruggekoppeld aan de buurt. Dit ontwerp wordt getoetst door het toets-team en na positief advies voor vaststelling aan de stadsdeelbestuurder voorgelegd.

3 Bijlagen

1. Reacties voorlopig ontwerp Van Diemenstraat
2. BEA Van Diemenstraat
3. Impressie groen Van Diemenstraat

4a. Impressie Van Diemenstraat Standpunt 1
4b. Impressie Van Diemenstraat Standpunt 2
4c. Impressie Van Diemenstraat Standpunt 3
4d. Impressie Van Diemenstraat Standpunt 4

5. Notitie Verkeersanalyse
6. Ontwerpnotitie Van Diemenstraat
7. Participatieplan Van Diemenstraat
8. Startnotitie O.O.R. Van Diemenstraat 2023
9. Voorlopig Ontwerp Van Diemenstraat