Gemeente Amsterdam

Project Van Diemenstraat, verslag 3e bijeenkomst klankbordgroep

Locatie: Alles in 1 School De Zeeheld, Roggeveenstraat 14, 1013 PV Amsterdam
Datum: **10 april 2025**
Aanwezig: XXX, gespreksleider
XXX, projectmanager, gemeente Amsterdam
XXX, technisch manager, gemeente Amsterdam
XXX, ambtelijk opdrachtgever, gemeente Amsterdam
XXX, verkeerskundig ontwerper, gemeente Amsterdam
XXX, communicatieprofessional, gemeente Amsterdam
XXX, Goudappel
Circa 17 klankbordgroepleden
Verslag: XXX

1. Opening en mededelingen

XXX opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom.
De bijeenkomst bestaat uit twee delen, beide plenair:

- deel 1:
  - stand van zaken proces;
  - twee ontwerpen worden toegelicht, gelegenheid voor vragen;
  - second opinion door bureau Goudappel, gelegenheid voor vragen;
- deel 2:
  - gesprek over beide ontwerpen, rondje voorkeuren;
  - Van Diemenstraat, oversteek/veilig naar school;
  - vervolg.

2. Stand van zaken proces

XXX meldt, dat in de Voorjaarsnota (vaststelling juli 2025) extra geld is aangevraagd voor aanpak Westerkeersluisbrug en fietspad bij Pontsteiger. XXX is hoopvol over toekenning van budget. Participatie over en aanpak over dit gedeelte wordt opgepakt vanuit Programma Fiets.
Een van de aanwezigen spreekt waardering uit voor het feit dat XXX zich heeft ingezet voor verkrijgen van budget voor bovenstaande.

3. Toelichting twee ontwerpen

Aan de hand van overzichttekeningen licht XXX beide ontwerpen toe voor de kruising Westerdoksdijk-Barentszplein-Silodam-Van Diemenstraat. Insteek is een veilige verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers en zoveel mogelijk ruimte vinden voor fietser, voetganger en groen.
Er liggen twee ontwerpen voor:

- voorrangsplein inclusief één verkeerslicht aan de Westerdoksdijk-zijde voor een geregelde oversteek van voetgangers en fietsers over de Van Diemenstraat (S100);
- VRI (= VerkeersRegelInstallatie)-kruising waarbij oversteken geregeld worden met verkeerslichten De verkeerslichten staan voor het oversteken autorijbanen. Voor het oversteken van voetgangers over het fietspad worden geen verkeerslichten geplaatst, omdat uit de praktijk blijkt dat deze verkeerslichten door fietsers en voetgangers worden genegeerd en daardoor niet functioneel zijn.

Variant voorrangsplein
Onder andere de volgende zaken komen tijdens de toelichting aan de orde:
- bushalte ligt vóór het voorrangsplein, bus halteert op de rijbaan, voordeel: na halteren kan bus zonder invoegen verder rijden en als de bus stilstaat om passagiers te laten in-/uitstappen is er extra moment voor verkeer uit zijstraten om in te voegen en voor fietsers/voetgangers om over te steken. In-/uitstapruimte voor passagiers is verbetering ten opzichte van huidige situatie;
- tweerichtingen fietspad noordkant: twee fietsdrempels bij (voor/na) inrit Silodam, geen verkeerslicht tussen voetgangers en fietsers, wel een steunpunt tussen fietsrichtingen (soort vluchtheuvel van circa 1.00 m x 4.00 m) zodat overstekende voetganger maar één fietsrichting tegelijk in de gaten hoeft te houden (kijken, oversteken naar steunpunt, kijken, verder oversteken), wel zebrapad over fietspad. Inritconstructie Silodam maakt veiliger oversteekbewegingen mogelijk;
- bij Silodam opstelruimte (het gaat om de ruimte tussen fietspad en de van Diemenstraat) waar een auto kan staan in afwachting van invoegen of oversteken, lengte bij Silodam 5.30m, midden op het plein 6.40m;
- Zijde aan Westerdoksdijk (zuidkant) verkeerslicht voor oversteek over Van Diemenstraat voor fietser/voetganger: betekent kleine verslechtering voor doorstroming;
- veel meer ruimte voor fietser/voetganger/groen dan in bestaande situatie;
- in ovaal groenperk in het midden komt laag groen, zodat zicht op verkeerssituatie niet wordt belemmerd.

Variant VRI-kruising
Onder andere de volgende zaken komen tijdens de toelichting aan de orde:
- VRI kruising is verbeterd door toevoegen aparte oversteken over de Van Diemenstraat voor fietsers;
- komend vanaf Centraal Station, vóór inrit Silodam: in huidige situatie een aparte busstrook, in nieuwe situatie wordt het uiteinde van de busstrook gecombineerd met een rechtsaf-strook naar Silodam;
- hittestress: in dit ontwerp ligt veel asfalt en is minder ruimte voor groen, dus hittestress blijft aanwezig, klankbordgroeplid merkt op, dat bewonersinitiatief voor vergroenen Barentszplein bijdraagt aan verminderen van hittestress;
- Oversteek fietser/voetganger: doordat de oversteken over meerdere rijbanen ligt, is de kans groter dat fietser/voetganger rood licht negeert. Fietsers en voetgangers hebben ieder een eigen oversteek over de autorijbaan, voetgangersoversteken worden door meerdere rijbanen langer. De loopruimte naar bushalte wordt iets breder, er is beperkt opstelruimte op steunpunten voor oversteken van de rijbaan. Er is geen ruimte voor steunpunt voor voetgangers bij oversteek over fietspad, ontwerpers kijken of nog aanpassingen mogelijk zijn waardoor meer ruimte gewonnen kan worden voor fietser/voetganger, want met name ruimte voor voetganger is beperkt, in tegenstelling tot wat de tekening laat zien, loopt zebrapad door over fietspad;

Vraag/opmerking (V) en antwoord (A)
V Suggestie: op VRI-kruising grijze strook vergroenen.
A De kans is klein, dat deze suggestie wordt gehonoreerd door beheerder van de openbare ruimte. Omdat er niet voldaan kan worden aan de minimale maat voor groenvakken.

V Suggestie: beukenhaag (circa 1 m hoog) tussen rijbaan en fietspad draagt bij aan tegenhouden fijnstof.
A Bij zoeken naar mogelijkheden voor verdere verbetering, kunnen ontwerpers kijken of dit idee in het ontwerp kan worden opgenomen. Hierbij moet rekening gehouden met zichtlijnen op het verkeer voor de veiligheid

V Aandachtspunt: laad- en losruimte nodig voor gebouw IJSide.
A Deze staan ingetekend op de plattegrond. (zie ook 5. Gesprek over beide ontwerpen, rondje voorkeuren)

V Nood- en hulpdiensten: er is onvoldoende ruimte voor aparte busbaan in de Van Diemenstraat waar nood- en hulpdiensten overheen kunnen, dus in de praktijk zal het gaan zoals nu (en zoals overal waar ruimte voor busbaan ontbreekt): ze rijden waar op dat moment ruimte is (of ontstaat als reactie op sirene/zwaailichten).

V Bij VRI-kruising is geen ruimte voor steunpunt voor voetgangers voor de oversteek van het fietspad. Dat is toch ook niet nodig, omdat er een verkeerslicht staat?
A Ook in de VRI kruising is geen apart verkeerslicht voor voetgangers bij de fietsoversteek. In Amsterdam staan bijna nergens verkeerslichten om een fietspadoversteek te regelen omdat beide doelgroepen (voetgangers en fietsers) de verkeerslichten negeren en ze daardoor niet functioneel zijn. De verkeerslichten voor fietsers en voetgangers staan pas bij de autorijbaanoversteek.
V Suggestie: op fietspad haaientanden toevoegen voor zebrapad als extra aansporing om te stoppen.
V Er is zorg over veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, ouderen, slechtzienden, mensen die door een beperking niet snel kunnen oversteken. Gevreesd wordt dat deze weggebruikers niet meer zelfstandig en veilig het fietspad kunnen oversteken.

4. Second opinion Goudappel

Adviesbureau over mobiliteit Goudappel heeft een verkeersveiligheidsaudit (toets) uitgevoerd op het ontwerp voor het voorrangsplein met als doel: opsporen van potentiële veiligheidsproblemen.
XXX (bureau Goudappel) licht de audit toe.

Volgens de CROW (onafhankelijk kenniscentrum voor vraagstukken op het gebied van o.a. infrastructuur, openbare ruimte en verkeer) richtlijnen zijn kenmerkend voor een voorrangsplein:
- 'slingers' in de rijbaan die een snelheidsremmend effect hebben. Dit zorgt ervoor dat auto's rijden met gelijkmatige snelheid en zonder te stoppen. Door de afgedwongen lage snelheid ontstaan gaten in de autorij, waardoor ruimte/tijd ontstaat om over te steken. Belangrijk daarbij is dat de verkeersdeelnemer kan inschatten of het ontstane gat groot genoeg is en de snelheid van aankomend verkeer voldoende tijd biedt om over te steken. Onder en boven een bepaalde leeftijd (basisschoolkinderen, ouderen) is dit inschattingsvermogen nog niet/niet meer voldoende aanwezig;
- auto's die willen afslaan, rijden om het plein heen. Bijvoorbeeld: een auto komend vanuit de Barentszstraat die linksaf wil naar de Van Diemenstraat, zal vanuit de Barentszstraat eerst rechts afslaan en vervolgens linksaf naar de tegenoverliggende rijbaan richting de Van Diemenstraat;
- voor fietsers/voetgangers is er een korte oversteek over één rijbaan in twee keer.

NB: De CROW richtlijn gaat uit van een perfecte situatie. Ook wordt uitgegaan dat er voldoende ruimte is om dit aan te leggen. Bij toepassing worden bij de inrichting altijd aanpassingen gedaan aan de hand van de fysieke ruimte die beschikbaar is

Om te kunnen voorspellen hoe de verkeersafwikkeling zal gaan heeft de gemeente tellingen verricht. Bureau Goudappel heeft getoetst hoe de gemeente dat heeft gedaan en of dit beter had gekund. Conclusie is dat deze tellingen goed zijn gedaan en toegepast. Met de verwachte verkeersintensiteit zorgt het voorrangsplein zowel zonder verkeerslichten als met een verkeerslicht aan de Westerdoksdijk-zijde voor een goede verkeersafwikkeling. De variant zonder verkeerslicht geeft de laagste verliestijden, oftewel: zowel auto's, fietsers als voetgangers hoeven korter te wachten en kunnen sneller oversteken dan in de bestaande situatie.

Over het ontwerp merkt bureau Goudappel het volgende op:
- Van Diemenstraat en Westerdoksdijk: er zijn geen slingers of andere snelheidsremmer, autoverkeer daar wordt dus niet afgeremd, wat een aandachtspunt is;
- De bocht in de weg over het voorrangsplein geeft de volgende effecten op het plein:
  - vanaf Van Diemenstraat: bocht is zo ruim dat naderend autoverkeer weinig wordt afgeremd;
  - vanaf Westerdoksdijk: bocht zorgt voor enige remming voor met name bus/vrachtwagen, waardoor deze terug moet naar 30km/uur en gaten in de autorij ontstaan, die gebruikt kunnen worden om over te steken;
- fietsoversteken over de autorijbaan in tweerichtingen maken voorrangsplein onoverzichtelijk, liever oversteken in één richting;
- voetgangersoversteek met zebrapad doet afbreuk aan werking van voorrangsplein. Zebrapad wordt niet toegepast in CROW richtlijn, omdat gaten ontstaan in autorij is stoppen/zebrapad niet nodig;
- als zebrapad wordt toegepast zorgt dit voor een andere voorrangssituatie voor voetgangers en fietsers : voetganger op zebrapad heeft voorrang, fietsers ernaast moeten stoppen voor auto, dit is verwarrend;

- verkeerslicht aan de Westerdoksdijk-zijde voor voetgangers en fietsers doet afbreuk aan werking van voorrangsplein;
- zebrapad bij verkeerslichten is volgens de CROW richtlijn ongewenst, maar in de Amsterdam worden deze wel standaard toegepast;
- door toevoegen van verkeerslicht aan de Westerdoksdijk-zijde ontstaan verschillende voorrangssituaties tussen beide voetgangersoversteekplaatsen;
- bus: halteren op rijbaan doet afbreuk aan werking van voorrangsplein. Voordeel is, dat naast de oversteekmomenten die ontstaan door gaten in verkeersaanbod, extra oversteekmomenten ontstaan voor voetgangers, fietsers en verkeer uit de zijstraten. Vanuit de klankbordgroep wordt opgemerkt, dat dit 1x per kwartier voorkomt, terwijl ook op andere momenten mensen zullen willen oversteken;
- zebrapad over fietspad draagt niet bij aan voorrang voor voetgangers;
- bij Silodam: tweerichtingenfietspad maakt situatie minder overzichtelijk.

Bureau Goudappel concludeert op basis van het concept rapport (tegenlezen moest nog plaatsvinden) het volgende:
- voorrangsplein is in principe goede oplossing voor kruising Westerdoksdijk-Barentszplein-Silodam-Van Diemenstraat;
- ontbreken van snelheidsremmers vanaf Van Diemenstraat en vanaf Westerdoksdijk beïnvloedt functioneren van voorrangsplein, met name de goede en veilige oversteek van voetgangers/fietsers;
- het is niet onmogelijk, maar ontwerp is wel minder geschikt voor toepassing van een verkeerslicht aan de Westerdoksdijk zijde, variant zonder verkeerslichten geeft kortste wachttijden voor alle verkeer;
- zebrapad draagt niet bij aan functioneren van voorrangsplein en vormt risico door afwijkende voorrang voor fietsers, dus als gekozen wordt voor voorrangsplein is het advies om dan niet te kiezen voor zebrapaden.

Vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

V Suggestie: fietsrichting naar het noorden aan de zuidkant van Westerdoksdijk naar Barentszstraat opheffen. Er is een fietsoversteek over de autobaan vlak na het gebouw, waar Westerdok samenkomt op Westerdoksdijk.

V tweerichtingenfietspad bij Silodam maakt situatie minder overzichtelijk. Verkeer komend vanaf de Silodam moet voorrang geven en komt Silodam nooit meer op/af, daar hebben zij iedere dag mee te maken.

A uit de berekeningen volgt dat ook met het tweerichtingen fietspad er sneller van de Silodam af- en opgekomen wordt.

V Veiligheid is belangrijker dan wachttijden.

V Diverse afsluitingen op Oost-Westverbinding leiden te zijner tijd tot nog meer autoverkeer hier.

A XXX antwoordt dat dit een algemeen aandachtspunt is voor de gemeente.

V Voor automobilist die komt vanaf Westerdoksdijk lijkt de weg rechtdoor de Silodam op te gaan, wat niet zo is, maar dat zie je pas als je dichtbij bent.

A XXX zegt, dat de weg in de nieuwe situatie een heel andere uitstraling zal hebben. Waar die nu de uitstraling heeft 'we gaan naar de A10', zal de automobilist in de nieuwe situatie ervaren dat het een stadsstraat is.

V Is binnen Centrumring (S100) al ervaring met een voorrangsplein elders in de stad?

A Nee, dit is de eerste aanpassing. De andere kruispunten zijn nog niet aan vervanging toe en zijn daarom nog niet aangepast.

V Tijdens tweede klankbordgroep-overleg werd simulatie (PTV Vissim) getoond, die volgens de spreker een wel héél rustige verkeerssituatie liet zien.
A Volgens XXX wordt de situatie buiten vaak als drukker ervaren dan die daadwerkelijk is. Om te kunnen toetsen hoe de verkeersafwikkeling zal gaan, heeft de gemeente tellingen verricht. Bureau Goudappel heeft beoordeeld hoe de gemeente dat heeft gedaan. Conclusie is dat dit goed is gedaan.

V Is het mogelijk om bocht aan te passen komend vanuit Van Diemenstraat?
A XXX antwoordt, dat aan Goudappel niet is gevraagd om dit te onderzoeken, heeft dit ook niet onderzocht.

V Verzoek: max. 30km/uur instellen op Van Diemenstraat ten behoeve van veiligheid schoolkinderen.

V Idee: fietsers/voetgangers oversteek uit elkaar halen, fietsers aan de zuidzijde oversteken en voetgangers aan de noordzijde van het plein.
A In dat geval zou zebrapad afbreuk doen aan voorrangsplein.

V Fijn dat bij de second opinion ook is meegenomen dat Amsterdamse fietser asociaal verkeersgedrag vertoont.

Pauze met broodjes en cake

5. Gesprek over beide ontwerpen, rondje voorkeuren

Tijdens het gesprek over beide ontwerpen worden specifieke punten/plekken, specifieke verkeersdeelnemers, voor- en nadelen besproken en suggesties voor verdere verbetering meegegeven. Onder andere het volgende is besproken (overlapt soms met wat voor de pauze is besproken):

- veiligheid: onder andere op basis van wetenschappelijke kennis over verkeersveiligheid zijn ontwerpen gemaakt voor de *toekomstige* situatie. Ervaringskennis van mensen die in het gebied wonen/werken/naar school gaan heeft geholpen de eerste ontwerpen te verbeteren. Ervaringskennis en eigen perceptie van veiligheid gaan over de *bestaande* situatie. Er is veel zorg over de veiligheid van kwetsbare groepen (in het algemeen: fietsers, voetgangers, in het bijzonder: kinderen, ouderen, slechtzienden, mensen die niet zo snel/wendbaar meer zijn, etc.) en zelfs vrees voor (dodelijke) ongelukken. Een van de bewoners geeft verkeerslessen op scholen door heel Amsterdam en meent dat de ontwerpen de situatie er niet veiliger opmaken;
- suggestie: experimenteren, scenario's (zeer tijdelijk) uitproberen in de werkelijkheid;
- voetgangers & fietsers: apart van elkaar oversteken, fietspad dat aan zuidkant uitkomt bij Barentszstraat verwijderen tot aan Café Westerdok. Oversteek/zebrapad naar noordkant zodanig oplossen dat overstekers niet meer geneigd zijn om richting Centraal Station af te snijden.
  XXX noemt dat tweerichtingenfietspad lastiger is dan éénrichting, waarbij fietsgedrag voor voetgangers lastig is in te schatten, zeker als de wereld (te) snel gaat of je het niet kan overzien omdat je klein bent'. Een plek zo druk als deze is voor jonge kinderen niet écht goed te regelen, ook niet met verkeerslichten, want een volwassene weet dat groenlicht alsnog betekent dat je moet opletten of de ander niet door rood rijdt (en zij kunnen ook zonder verkeerslicht opletten en inschatten wat wel en niet kan). Kinderen hebben dat besef nog niet minder en zullen altijd begeleid moeten worden. Om het relatief nieuwe fenomeen van snelle elektrische fietsen beter te kunnen inschatten, moeten we allemaal leren dat sommige fietsen net zo snel gaan als auto's.
  XXX onderschrijft dat fietsers niet snel geneigd zijn te stoppen voor een paar voetgangers, ook niet als er een stoplicht op rood staat. Maar ook voetgangers hebben de neiging om door te lopen.
  Suggestie: alleen een zebrapad is geen garantie dat fietsers zullen stoppen, dus geef extra prikkel met haaientanden of drempels/heuveltjes vóór zebrapad;
- laad- en losplaatsen: deze staan op plattegrond ingetekend (kleine vrachtwagen is één plek, grote vrachtwagen is twee plekken);

- waterhuishouding: bewoner meldt dat bij regenwater in huis/garage Barentszplein loopt, wat is impact van de ontwerpen op de waterhuishouding;
- groen (heeft directe link met waterhuishouding): beide ontwerpen zijn stenig (veel asfalt en steen) en bevatten nog steeds weinig groen;
- suggestie omgevingsplan: ontwerp moet een *omgevings*plan zijn, er moet breed gekeken worden, dus niet alleen naar verkeersafwikkeling, maar ook naar veiligheid, groen, waterhuishouding et cetera;
- suggestie snelheid autoverkeer: met behulp van bocht vanuit Van Diemenstraat meer snelheid remmen, plaatselijk in Van Diemenstraat 30km/uur (breuk in snelheid op hele S100), heuvels/drempels zodanig dat snelheid flink geremd wordt. Geen glooiende heuvel op fietspad die snelle fatbiker juist een sensationele ervaring oplevert;
- 30km-maatregel (uitwerking valt niet onder projectteam Van Diemenstraat): momenteel vindt evaluatie plaats over 30km-maatregel in de hele stad (ook wat dit betekent voor nood- en hulpdiensten). Naar verwachting is evaluatierapport vóór de zomer gereed. Op basis daarvan wordt keuze gemaakt voor snelheidsregime in Van Diemenstraat. De straat wordt zo ingericht dat de straat met verandering van markeringen een 30km-weg kan zijn.
  XXX legt uit dat in een straat waar fietser/voetganger en auto ieder hun een eigen plek hebben het lastig blijkt om de auto terug te laten gaan naar 30km/uur. Als fiets en auto de rijbaan delen is het advies om een 30km-regime te voeren.
  Bewoner noemt nog een reden om te kiezen voor 30km-regime: lagere snelheid draagt bij aan vermindering verkeersgeluidoverlast (door wielen op asfalt);
- materiaalkeuze en snelheid: materiaal kan bijdragen aan lagere snelheden en aan de waterhuishouding. Maar bewoners zien dit idee - dat zij al vaker aangaven - tot nu toe niet terug in de ontwerpen. Reden: gemeente richt openbare ruimte in volgens het Puccinihandboek (de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld, gebruiksvriendelijk, toegankelijk, veilig, beheersbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend en mooi), daarvan afwijken is niet toegestaan. De rijbaan is van asfalt zodat deze bestand is tegen zwaar verkeer;
- snelle fietsers (zoals fatbikes): suggestie is: snelle fietsers naar rijbaan. Dit maakt het fietspad veiliger en dwingt auto's op rijbaan af te remmen naar 30km/uur, waardoor ook rijbaan veiliger is;
- impact voor Silodam: tweerichtingen fietspad/oversteek met steunpunt aan noordkant is grote verandering voor Silodam. Bewoners Silodam vragen zich af wat voor hen de voordelen zijn van de nieuwe situatie (zij zien die zelf niet en menen dat ze er vooral op achteruitgaan doordat zij er niet meer tussen komen om over te kunnen steken, terwijl het nu een kwestie is van soms even wachten en dan gemakkelijk links-/rechtsaf kunnen), XXX legt uit dat de doorstroming van auto's vanaf de Silodam juist sneller zal verlopen dan nu het geval is. Silodam-bewoners betwijfelen dit en merken bovendien op, dat zij nooit gevraagd hebben om wijziging van de huidige situatie. 'Iets sneller' is voor hen niet van belang, veiligheid wel.
- Niet ideaal/onveilig: ter hoogte van zebrapad smalle doorgang op trottoir langs kade.
- Twijfel of voldoende ruimte is voor vrachtwagens (vuilnis-, verhuiswagen et cetera) vanaf Silodam om af te slaan: hoeveelheid afslaand vrachtverkeer is relatief klein, vrachtwagen die de doorgang even blokkeert, vormt geen probleem voor verkeer dat zich aan de toegestane snelheid houdt maar kan wel kortstondig het verkeer blokkeren, rond groene eiland op voorrangsplein ligt een zogeheten rammelstrook (stenen strook), juist voor voertuigen die wat verder uitzwaaien bij afslaan;
- oost-west-verbinding: stadsbreed belangrijke route waar steeds meer druk op komt te staan. Dit mag nooit de enige oost-west-verbinding worden voor auto's (bewoner ziet deze mening graag opgenomen in participatiestuk voor DB).
  XXX licht toe, dat gemeente Amsterdam werkt vanuit een groter plan, waarin zogeheten corridors (belangrijke verbindings-/toegangs-/uitvalswegen) zijn vastgelegd. Van Diemenstraat is zo'n corridor en dat zal naar verwachting niet veranderen;
- fietsparkeren: verzoek om meer capaciteit in Barentszstraat (bewoners/bedrijven), er komen fietsenrekken (wiel erin). Aandachtspunt: parkeermogelijkheid voor afwijkende fietsen (bakfietsen, fietsen met mand/krat voorop et cetera), bijvoorbeeld fietsvakken, verzoek: bij voorkeur kunnen ook fietsen in een fietsvak worden vastgeketend;
- groen: wat er nu is, dat blijft. Waar mogelijk worden in beide ontwerpen groen toegevoegd.

Rondje voorkeuren
Bewoners geven om de beurt aan, waar - alles gehoord hebbende - hun voorkeur naar uitgaat:
- bewoner Silodam: VRI-kruising, drempels voor fietsers;
- bewoner Silodam: VRI-kruising, middengedeelte op voorrangsplein ligt alleen maar in de weg;
- bewoner Westerdoksdijk: voorrangsplein, ter hoogte van Silodam verkeerslicht voor fietspad, zodat je daar niet hoeft na te denken over oversteken. Voor beide ontwerpen geldt: meer groen graag;
- bewoner Westerdoksdijk: meer groen, Barentszplein autovrij (bewoners hebben dit al met Ester Fabriek besproken);
- bewoner Barentszplein: voorrangsplein, meer groen, aanpak waterhuishouding, autovrij Barentszplein;
- bewoner : VRI-kruising (in verband met veiligheid van kinderen), 30km-regime;
- bewoner Silodam: VRI-kruising, meer groen, tweerichtingenfietspad is rampzalig voor in-/uitrijden Silodam;
- bewoner Silodam: VRI-kruising, bewoners Silodam delven onderspit ten opzichte van doorgaand verkeer;
- bewoner Silodam: idem, VRI-kruising met ter hoogte van Silodam verkeerslicht voor fietspad
- bewoner Silodam: VRI-kruising;
- bewoner Silodam: VRI-kruising, 'appendix' vervangen door groen; gaat om stukje fietspad noordwestzijde van de Silodam naar de Van Diemenstraat , dat stukje fietspad kan worden vervangen door groen+
- bewoner: voorrangsplein, in-/uitrit Silodam goed regelen, eenheid in oversteken (verkeerslichten overal of nergens);
- bewoner Van Barentszplein 2-10: in welke keuze dan ook, moet er voldoende aandacht zijn voor juiste waterhuishouding. De juiste waterhuishouding moet dus structureel meegenomen worden in de plannen. Aandachtspunten: laad- en losplaatsen, ruimte voor kraan bij gevel Van Diemenstraat noordkant ter hoogte van IJside, veiligheid door meer snelheidsremmende maatregelen voor auto en fiets. Bewoner kan geen conclusie trekken welke versie van de plannen "het veiligste" is. Wel kan bewoner zich voorstellen dat het voor jonge kinderen en ouderen moeilijker is om zonder stoplichten over te steken.
-

6. Van Diemenstraat, oversteek, veilig naar school

Naar aanleiding van de input vanuit het vorige klankbordgroep-overleg (10.02.2025) is het ontwerp voor de Van Diemenstraat weer enigszins aangepast. XXX licht een en ander toe. Hierbij wordt onder andere het volgende besproken:
- aansluiting op Westerkeersluisbrug:
  - tweerichtingenfietspad inpassen met behoud van voldoende breedte voor trottoir;
  - anti-parkeermaatregel en beschermingsmaatregel Van Diemenstraat 420;
  - gemarkeerde oversteek met verhoogde steunpunten, waartussen tweerichtingenfietsoversteek met paaltje in het midden (opstelruimte voor fiets tussen de verhoogde steunpunten is ongeveer 2.75 m lang, dus fiets past daar helemaal tussen en steekt niet uit op de rijbaan), kruisvlak op wegdek houdt doorgang voor fietsers vrij, ook bij autofile;
  - autoverkeer vanuit West rechtsaf naar Houtmankade: auto moet fietsverkeer voorrang verlenen ('rechtdoor op dezelfde weg gaat voor'). Verzoek vanuit klankbordgroep: autoverkeer rechtsaf naar Houtmankade verbieden, zodat geen opstopping ontstaat achter afslaande auto die fietsers voorrang staat te verlenen. XXX legt uit dat dit niet nodig is want hoofdstroom fietsers rijdt aan noordkant. Ook is dit niet mogelijk want de buurt moet bereikbaar blijven;
  - XXX heeft aangegeven dat in de huidige oversteek bij de Van Diemenkade naar de Houtmankade geen ruimte in het midden is voor het stilstaan tussen de rijbanen in. Waardoor oversteken moeilijk en minder veilig is.
- Van Diemenkade: ten behoeve van veiligheid voetgangers kunnen auto's niet meer linksaf naar Van Diemenkade;
  - Nagekomen Verzoek: Overzicht over fietspad komend uit de Van Diemenkade vergroten. Een spiegel plaatsen bij de uitgang van de Diemenkade om fietsers goed te zien en veilig uit te kunnen rijden

- Van Diemenstraat (onder andere ter hoogte van Alles in 1 School De Zeeheld)
  - verzoek: fietspad aan zuidkant iets doortrekken tot aan schoolplein want sterke wens dat school goed bereikbaar is. XXX legt uit dat de gemeente de wens begrijpt, maar dat er geen ruimte is voor fietspad aan zuidkant vanaf Westerkeersluisbrug naar De Zeeheld. Een van de aanwezigen oppert om van de beperkte ruimte shared space te maken.
    De Zeeheld is bereikbaar via Houtmankade en dan laatste stukje lopen (want is voetgangersgebied) of via Van Diemenstraat, Van Linschotenstraat, Van Neckstraat;
  - zebraoversteek opschuiven richting oosten is niet mogelijk, omdat de Van Diemenstraat daar te smal is, het toch al smalle trottoir kan daar niet nog smaller worden. Om de oversteek op de geplande locatie zo veilig mogelijk te maken wordt deze voorzien van een steunpunt tussen de rijbanen, wegdekreflectoren ('kattenogen'), breed zebrapad op verhoogd plateau, borden: 30km/uur, een bord 'let op: schoolzone', suggestie vanuit klankbordgroep: oranje bol die oplicht als voetganger oversteekt;
  - bij Van Neckstraat: ruimte tussen de panden is beperkt dus kan alleen een steunpunt tussen de rijbanen bij de voetgangersoversteek ;
- verzoek vanuit klankbordgroep: bij fietsoversteken liever geen paaltje plaatsen omdat daar tegenaan gereden kan worden door de fietsers .

7. Vervolg

XXX adviseert de klankbordgroep om alle informatie te laten bezinken en te bespreken met buren en anderen die er nu niet zijn. De klankbordgroep overweegt om vóór het volgende overleg nog een keer onderling bijeen te komen. XXX deelt, met haar goedvinden, het e-mailadres van bewoner XXX met de hele klankbordgroep zodat geïnteresseerden zich bij haar kunnen aanmelden voor onderling overleg.

Vervolg, planning op hoofdlijnen :
- de klankbordgroep ontvangt dit verslag en de getoonde presentaties per e-mail;
  eventuele reactie op het verslag kan worden gemaild naar vandiemenstraat@amsterdam.nl;
- bureau Goudappel maakt second opinion af, tweede gecertificeerde deskundige leest mee ('tegenlezer'), rapport volgt;
- met de input die vandaag verzameld is en de uitkomsten van de second opinion kijkt het projectteam waar de ontwerpen mogelijk nog verder verbeterd kunnen worden. Grote aanpassingen worden na keuze voorrangsplein of VRI-kruising in definitief ontwerp verwerkt en zullen niet verwerkt zijn voor de volgende bijeenkomst. ;
- Beide ontwerpen worden voorgelegd aan het gemeentelijke toetsteam voor beoordeling ;
- tweede helft mei 2025: volgende bijeenkomst met klankbordgroep: definitieve voorkeur(en) bespreken, concluderen of allen op één lijn zitten (gemeente en bewoners, bewoners onderling), hoe advies en eventuele zorgen formuleren. Aan bestuurder wordt gevraagd of zij bij dit klankbordgroep-overleg aanwezig kan zijn;
- juni 2025: een of twee ontwerpen worden voorgelegd aan dagelijks bestuur van stadsdeel West, één ontwerp als projectteam en bewoners adviseren om hetzelfde ontwerp uit te voeren, twee ontwerpen als bewoners het niet eens zijn met het ambtelijk advies;
- volgorde: eerst duidelijkheid over financiële dekking voor gedeelte Westerkeersluisbrug, dan besluiten over ontwerp. Daarna besluit het DB welk ontwerp wordt uitgevoerd;
- het ontwerp wordt verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO);
- op nog nader te bepalen datum: informatieavond voor de hele buurt (DO wordt toegelicht).

Vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

V In hoeverre is de klankbordgroep representatief?

A Ten behoeve van een goede balans bestaat de klankbordgroep uit leden vanuit alle 'hoeken' (bewoners/ondernemers uit betrokken straten, uit de Oude Houthaven, vertegenwoordiger van De Zeeheld et cetera). Bovendien is het geen kwestie van 'meeste stemmen gelden', maar wordt de uiteindelijke beslissing genomen door het Dagelijks Bestuur Stadsdeel West (DB).
Het advies c.q. de adviezen van projectteam en omgeving/klankbordgroep aan het DB worden voorzien van een onderbouwing waarom nou juist dát ontwerp de beste keuze zou zijn.

V De spreker is verbaasd, dat zich voor deelname aan de klankbordgroep-overleggen geen/nauwelijks bewoners hebben gemeld die wonen in de Van Diemenstraat aan de oneven zijde, waar verkeer de gevel op amper een meter afstand passeert.
A De vraag om deel te nemen aan de klankbordgroep is breed uitgezet in de buurt. Vanuit die bewoners heeft niemand zich aangemeld.

8. Informatie en contact

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

Contact
- vandiemenstraat@amsterdam.nl;
- XXX

XXX *bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en beëindigt de bijeenkomst.*

Actiepunten

d.d. 10.04.2025

Nr	Wat	Wie	Sinds	Gereed
03	Klankbordgroep informeren over voortgang bewonersinitiatief voor Barentszstraat (idee: shared space zonder auto's)	initiatiefnemers Barentszstraat	10.02.2025	PM
05	Mailen naar leden klankbordgroep: verslag, presentaties (gemeente, Goudappel)	projectteam	10.04.2025	
06	Bestuurder vragen of zij bij klankbordgroep-overleg d.d. 2e helft mei 2025 aanwezig kan zijn	Projectteam	10.04.2025	Vraag staat uit bij secretariaat E. Fabriek
07	e-mailadres van Bewoner XXX delen met klankbordgroep (t.b.v. aanmelden voor onderling overleg)	XXX	10.04.2025	Gedeeld in mail van 18.04.2025