



Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de schrijver van het raadsadres

Datum 10 december 2024
Behandeld door C. Pel, ingenieursbureau, 06 83635319, vandiemenstraat@amsterdam.nl
Bijlage(n) nvt
Kenmerk ZD2024-008304 enTA2024-001412
Onderwerp Aanpak verkeersplannen in Amsterdam n.a.v. plannen Van Diemenstraat

Geachte heer Ploos van Amstel,

Hartelijk dank voor uw brief aan de gemeenteraad d.d. 14 oktober 2024 over 'Vragen over de aanpak van verkeersplannen in Amsterdam naar aanleiding van de plannen voor de Van Diemenstraat'. Wij stellen betrokken bewoners zeer op prijs en zullen in de beantwoording ingaan op het te doorlopen proces en hopen met de beantwoording uw zorgen weg te nemen.

U vraagt informatie over de aanpak van de plannen voor de Van Diemenstraat. Op 13 november 2024 heeft de gemeenteraad mij gevraagd om uw brief te antwoorden. Voorafgaand aan het raadadres hebben we op 11 november 2024 via MsTeams contact gehad over uw aandachtspunten voor het project Van Diemenstraat. Via mail en telefoon heeft u ook meerdere malen contact gehad met projectteamleden. In deze contacten is u ook informatie verstrekt over de vragen die u heeft.

Uit uw vragen maak ik op dat er enige onduidelijkheid is over het proces. Op 9 september is de participatie op het voorlopig ontwerp gestart. In januari is een klankbordgroep gepland, waarin de keuzes van het voorlopig ontwerp in detail besproken worden in kleiner verband met vertegenwoordigers uit de buurt. Samen met de klankbordgroep wordt bekeken welke optimalisaties/wijzigingen op het voorlopig ontwerp gewenst en mogelijk zijn, worden deze getoetst op haalbaarheid en hoe deze verwerkt kunnen worden in het ontwerp. Daarna zal een definitief ontwerp opgesteld worden dat ter vaststelling aan mij als stadsdeelbestuurder wordt voorgelegd.

Hieronder worden uw 23 vragen uit het raadsadres beantwoord:

1. *Waarom is dit project dat al meer dan een jaar in voorbereiding is, alsnog onder de participatieverordening geplaatst?*

2. *Wat waren de overwegingen om het participatieplan niet op de website voor de plannen voor de Van Diemenstraat publiceren? Dat zou toch logisch zijn (overigens ook voor komende verkeersplannen)? Ik heb het plan niet online kunnen vinden.*

Op dit moment zit het project midden in de participatie over het voorlopig ontwerp en worden punten uit de buurt begin 2025 besproken in de klankbordgroep. De participatie van dit project vindt plaats tijdens de overgang van de oude naar de nieuwe gemeentelijke verordeningen: tot 15 september 2024 gold de inspraakverordening. Vanaf deze datum geldt de participatieverordening. De Participatieverordening stimuleert in tegenstelling tot de inspraakverordening juist minder inspraak, maar meer verschillende vormen van participatie. Omdat de participatie plaatsvindt op de grenslijn van de verordeningen heeft het project ingezet op participatie en niet op inspraak. Dit past binnen beide verordeningen. Bovendien is inspraak een mening over een uitgewerkt beleidsvoornemen en vindt plaats aan het eind van een proces, dat is bij het voorliggend voorlopig ontwerp niet aan de orde.

In de Van Diemenstraat is zeer weinig ruimte tussen de gevels en zijn er veel eisen vanuit verschillende modaliteiten (waaronder nood- en hulpdiensten, OV) die meegenomen moeten worden. Hierdoor zijn er weinig opties voor de inrichting en is er zeer weinig ruimte voor bewoners om mee te bepalen wat de opties voor inrichting zijn. In het participatieplan is daarom gekozen voor reageren op het voorlopig ontwerp, waarbij bewoners wel kunnen adviseren op bepaalde onderdelen van het voorlopig ontwerp.

Door een participatieplan op te stellen en bestuurlijk te laten vaststellen is voor 15 september al in de geest van de participatieverordening gewerkt. Het participatieplan is op vrijdag 18 oktober 2024 gepubliceerd op open.amsterdam en de projectpagina. Deze is u ook persoonlijk per email toegezonden op 14 oktober 2024. Dit is later dan bepaald in de participatieverordening. Dit heeft te maken met de overgang naar de nieuwe verordening, omdat onder de oude inspraakverordening plaatsing van het participatieplan op een projectpagina niet gangbaar was. Bij de vaststelling van het participatieplan is het participatieplan per abuis niet gepubliceerd, waardoor het plan in eerste instantie onbedoeld niet op de pagina was gezet.

3. *Waarom staat de inspraak voor deze plannen niet, zoals gebruikelijk, op <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/invloed/lopende-inspraak/> Gebeurt dat in toekomst wel met verkeersplannen die onder de nieuwe participatieverordening vallen?*

Het project Van Diemenstraat volgt een participatietraject (zie ook vraag 2). Op de door u gegeven pagina staan projecten die een formeel inspraaktraject doorlopen. Gepubliceerde inspraakdocumenten zijn te vinden op open.amsterdam. Verkeersplannen onder de nieuwe participatie verordening zullen op open.amsterdam geplaatst worden.

4. *Waarom is in augustus 2023 wel (en alleen aan) de Fietsersbond gevraagd om advies, maar is er in de periode augustus 2023-augustus 2024 niets gevraagd aan bewoners die al jaren om maatregelen vragen voor meer verkeersveiligheid?*

Het project bevindt zich nu in de participatiefase voor het voorlopig ontwerp, waar bewoners gevraagd wordt naar hun mening. Voorafgaand aan het raadplegen van bewoners doorlopen projecten eerst een intern gemeentelijke ontwerpfase waarin onderzocht en bepaald wordt wat mogelijk is op basis van gemeentelijke en technische uitgangspunten. Het was bekend dat

het thema veiligheid al enkele jaren speelt in de buurt. Maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn daarom meteen meegenomen in het voorlopig ontwerp.

De inrichting opties zijn daarna voorgelegd aan het gemeentelijke Expertiseteam en het Toetsteam. In deze adviesteams zitten experts die plannen beoordelen op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verkeersdeelnemers, ruimtelijke kwaliteit, groen, toegankelijkheid, techniek en beheerbaarheid. Voor detailuitwerkingen is het voorlopig ontwerp ook besproken in een stakeholdersoverleg met betrokken ambtelijke organisaties (GVB, VRA, nood- en hulpdiensten), deze partijen leveren vanuit hun kennis een bijdrage aan het ontwerp. De Fietsersbond, Voetgangers Vereniging Nederland (VVNL) en Cliëntenbelang ontvangen de agendapunten van het Expertiseteam en kunnen reageren op de stukken. Bij interesse worden zij toegevoegd aan het stakeholdersoverleg. Bij dit project heeft alleen de Fietsersbond interesse getoond en zijn zij toegevoegd aan het stakeholdersoverleg. Daarnaast is het voorlopig ontwerp in juli 2024 voorbesproken met Cliëntenbelang/Onbeperkt West op verzoek van de bestuurder van stadsdeel West.

Na deze interne fase gaat het project de fase in voor het vragen van input aan de buurt, bewoners en andere betrokkenen. Het voorlopig ontwerp is vanaf 9 september 2024 voor participatie aan de buurt voorgelegd en vanaf dat moment konden bewoners en betrokkenen hun reactie op het voorlopig ontwerp geven. Op de inloopavond van 1 oktober was hier ook de mogelijkheid voor. Door de grote opkomst heeft het project een klankbordgroep ingesteld waarin met vertegenwoordigers van de bewoners in kleiner verband in detail over hun punten verder gesproken wordt.

5. *Wat is het beleid van de gemeente bij de planning van dergelijke verkeersplannen? Wie moet op welk moment betrokken worden? En hoe krijgen betrokkenen hierbij een eerlijke kans op inspraak? En niet alleen de Fietsersbond.*

Dit is per project verschillend en voor elk project is dit maatwerk. In de voorbereiding wordt per project bepaald welke betrokkenen meegenomen moeten worden in het proces en op welk moment. In het Expertiseteam en Toetsteam zijn alle relevante partijen (waaronder Cliëntenbelang, Fietsersbond en Voetgangersvereniging) agendalid of maken zij deel uit van het overleg, om hiermee betrokken partijen een eerlijke kans te geven om input te geven op de plannen.

6. *Welke overwegingen lagen ten grondslag aan de keuze van de beperkte scope?*
7. *Wanneer worden de overige delen van het netwerk (met name rond Pontsteiger) aangepakt?*
8. *Waarom is niet gekozen voor een gelijktijdige en samenhangende aanpak?*

Het project Van Diemenstraat is gestart vanuit een onderhoudsopgave voor de verharding tussen Houtmankade oostzijde en het Barentszplein. Vanwege de ontwikkelingen in de buurt (o.a. Houthaven, NDSM-werf en Haven-Stad) en de al langere tijd geuite wens om de verkeersveiligheid te verbeteren is besloten om niet alleen het materiaal te vervangen, maar aanpassingen voor te stellen om een toekomstbestendige veilige inrichting te realiseren. In de voorbereiding is gebleken dat voor een goede inrichting het noordelijke tweerichtingenfietspad doorgetrokken moet worden op de Westerkeersluis. De Westerkeersluis is geen onderdeel van de scope. Vanwege het noodzakelijke onderhoud, fasering in voorbereiding en beschikbare budget kon deze niet worden toegevoegd aan het project Van Diemenstraat.

De Westerkeersluis is een zelfstandig project waarvoor aanvraag voor dekking van de te maken kosten is gedaan. In de voorjaarsnota 2025 besluit de Gemeenteraad over het toekennen van budget. In de planning wordt ervan uitgegaan dat de uitvoering van de Westerkeersluis aansluitend op de Van Diemenstraat plaatsvindt.

9. *Welke overwegingen lagen ten grondslag aan de keuze geen achtergrond documenten bij de plannen voor de Van Diemenstraat te delen met bewoners?*
10. *Wat zijn in het algemeen de richtlijnen voor ambtenaren die verzoeken voor informatie krijgen (daarmee zijn WOO-verzoeken te voorkomen)?*

In de uitnodiging van de participatiebijeenkomst van 1 oktober is het voorlopig ontwerp en een samenvatting opgenomen van de ontwerpnotitie. Uw genoemde analyses worden niet per project gemaakt. Dit zijn stedelijke analyses waar de projecten gebruik van maken. Hierdoor zijn het niet projectspecifieke achtergronden en worden deze niet apart per project gedeeld. De plattegrond op de website kan ingezoomd worden, waardoor het leesbaarder wordt.

In het algemeen worden van informatieverzoeken bekeken of de informatie gedeeld kan worden in verband met bedrijfsmatige en privacygevoelige informatie. Wanneer geen sprake is van gevoeligheden zal de informatie gedeeld worden.

11. *Waarom kijken Amsterdamse verkeersplannen enkel naar de nieuwe situatie en niet naar de transitie?*
12. *Hoe worden hinder, kosten e.d. meegenomen in de afweging van verschillende scenario's bij verkeersplannen?*
13. *Welke garanties gelden bij verkeersplannen in Amsterdam voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van werkzaamheden? En in het bijzonder voor de drukke van Diemenstraat?*

Bij verkeersplannen wordt in de voorbereiding een bereikbaar, leefbaar, veiligheid en communicatieplan (BLVC) opgesteld. Hierin wordt opgenomen hoe de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd en welke omleidingen hiervoor nodig zijn. De kosten voor de BLVC-maatregelen zijn opgenomen in het investeringsbudget dat wordt aangevraagd. De bereikbaarheid is in de plannen altijd een afweging tussen veilig kunnen werken en de noodzakelijke bereikbaarheid van de aanliggende panden. Ook de bereikbaarheid van de rest van Amsterdam wordt hierin meegenomen en andere projecten die van invloed zijn op het specifieke project. In een drukke stad als Amsterdam is dit altijd een grote puzzel, waar we rekening houden met alle modaliteiten. Halverwege 2025 is meer bekend hoe de BLVC maatregelen eruit komen te zien. Dan zullen we ook de buurt daarover informeren.

14. *Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat de beleidsmakers en ontwerpers voldoende kennis hebben van verkeersveiligheid dat er geen schijnveilige ontwerpen meer worden gemaakt?*

Onze medewerkers hebben relevante opleidingen en ervaring met ontwerpen in Amsterdam. Met deze kennis en ervaring stellen zij de ontwerpen op. De ontwerpen worden daarna getoetst in het Toetsteam. Hier doen experts een integrale, finale toets op de planproducten op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verkeersdeelnemers, ruimtelijke kwaliteit, groen, toegankelijkheid, techniek en beheerbaarheid.

Het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M) is een door het college van burgemeester en wethouders ingesteld, onafhankelijk adviesorgaan.

15. *Waarom heeft in augustus 2023 het projectteam wel de Fietzersbond gevraagd om advies (als betrokken bij het zogenoemde toetsteam)? En zijn de Voetgangersvereniging en Clientenbelang (als betrokken bij het zogenoemde toetsteam) niet om advies gevraagd?*

Zie beantwoording bij vraag 4.

16. *Welke afspraken zijn er om Amsterdamse verkeersplannen te toetsen met ALLE betrokkenen bij het zogenoemde toetsteam?*

De verantwoordelijkheid van de ontwerpen ligt bij de gemeente Amsterdam en daarom is ook de toetsing een verantwoordelijkheid van de gemeente. In het Toetsteam vindt de finale toetsing plaats. Voorafgaand aan de toetsing wordt advies gevraagd in het Expertiseteam. Het Expertiseteam staat in goed contact met externe partijen en zij kunnen meelesen op ingediende stukken of gegeven adviezen. Dit zijn partijen zoals Cliëntenbelang Amsterdam, Fietzersbond en Voetgangersvereniging Nederland. Indien nodig kunnen zij ook uitgenodigd worden bij een overleg of wordt door projecten 1-op-1 contact met deze partijen uitgevoerd voor advisering.

17. *Waarom maakt het projectteam van de Van Diemenstraat geen verslag van de informatieavond op 1 oktober? Nu zijn mensen die niet aanwezig konden zijn niet goed geïnformeerd. Wat zijn de algemeen geldende afspraken binnen de participatieverordening*

18. *over het maken van verslagen van bijeenkomsten?*

De bijeenkomst op 1 oktober was een inloopavond waar betrokkenen bij verschillende tafels informatie konden krijgen. Er was geen plenair onderdeel waardoor een verslag niet van toepassing was. De participatieverordening legt geen verplichting op voor een verslag van elke bijeenkomst. De opmerkingen van de avond zijn genoteerd en meegenomen in de beantwoording van de reacties. Het project heeft een gebundeld antwoord gemaakt van alle binnengekomen reacties (via de mail of op de avond gegeven) met in de bijlage alle reacties. Deze beantwoording is verzonden aan iedereen die een reactie heeft gestuurd en/of aangegeven heeft op de hoogte te willen zijn van het project en is op de projectpagina gepubliceerd. Hiermee is de informatie voor iedereen beschikbaar. Van de klankbordgroepoverleggen worden notulen gemaakt en gedeeld op de projectpagina.

19. *De plannen kennen een sterke 'bike bias'. Het projectteam lijkt qua weinig divers te zijn.*

Voor de inrichting van de Van Diemenstraat heeft het project naar de belangen van alle weggebruikers gekeken. Binnen de beperkte ruimte, die tussen de panden op de Van Diemenstraat aanwezig is, is voor alle gebruikers de grootste mogelijke ruimte genomen.

20. *Hoe garandeert u dat in een projectteam voldoende kennis van ook voertuigen en voetgangers is? En kennis van, naast verplaatsen, ook van verblijven? Hoe zorgt u ervoor dat de belangen van iedereen daadwerkelijk meetellen?*

De ontwerpen worden getoetst in het Toetsteam waar experts een integrale, finale toets doen op de planproducten op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verkeersdeelnemers, ruimtelijke kwaliteit, groen, toegankelijkheid, techniek en beheerbaarheid.

Binnen projecten in Amsterdam spelen er altijd meerdere belangen. Deze belangen hebben ieder hun eigen dynamiek en zijn soms lastig verenigbaar. Per locatie kunnen bepaalde belangen meer prioriteit hebben dan andere belangen. In het project wordt een afweging gemaakt van de

belangen, welke door de verantwoordelijke bestuurder wordt vastgesteld in de verschillende besluiten (principe, voorkeur, uitvoering).

21. Hoe gaat de gemeente in het geval van de Van Diemenstraat (en herinrichting) de normen uit het Beleidskader Ruimte voor de Voetganger regelen?

De normen uit het beleidskader Ruimte voor de voetganger zijn, naast normen uit andere beleidskaders, meegenomen in het voorlopig ontwerp. 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. Op de meeste plekken in 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.

22. Vrij liggende (tweerichtingen) en brede fietspaden maken fietsen niet noodzakelijk veiliger. Ze lokken mogelijk hard rijden, gebruik van smartphone en roekeloos gedrag uit bij sommige fietsers. Hoe neemt de gemeente deze onbedoelde effecten mee bij verkeersplannen in Amsterdam? En inle het bijzonder bij de verkeersplannen voor de Van Diemenstraat.

Wij begrijpen uw zorg over het gedrag op fietspaden. Wij zien dat de stad steeds drukker wordt en dat er meer snelle fietsen komen. Dit gedrag kunnen wij lastige beïnvloeden. Wel kunnen we ons best doen om verkeersongevallen te beperken. Binnen dit project hebben we daarom gekozen voor een tweerichtingsfietspad. Hiermee sluiten we aan op het stedelijk fietsnetwerk en de hoogwaardige fietsverbinding Vanaf CS – De Ruijterkade – Westerdoksdijk – Tasmanstraat en verder westwaarts. Met de aanleg van een tweerichtingsfietspad ontstaat de mogelijkheid om het fietspad vrijliggend te maken langs de Van Diemenstraat zonder dat auto-, bus-, en vrachtverkeer fysiek raakvlak heeft met het fietsverkeer. Doordat het fietspad vrij ligt, zorgt dit voor meer veiligheid dan fietsstroken parallel aan het zware verkeer. Bij fietsstroken neemt de kans op (zware) ongevallen toe omdat het verkeer naast de fietser rijdt.

23. Wat zijn de interne leerpunten van de procedure zoals die nu wordt gevolgd bij de Van Diemenstraat? Welke aanpassingen gaat u doen om te zorgen voor een zorgvuldige aanpak die leidt tot een verkeersveilige situatie voor alle betrokkenen?

De procedure die het project heeft gevolgd wijkt niet af van de procedure van andere projecten. Het project heeft voorafgaand aan de start van de participatie op 9 september het voorlopig ontwerp besproken met betrokken partijen (School De Zeeheld, een ouder, Cliëntenbelang, Onbeperkt West). Uit deze gesprekken kwamen geen signalen naar voren dat er veel vragen en zorgen waren over het voorlopig ontwerp.

Door de grote hoeveelheid aan reacties op het voorlopig ontwerp is besloten om gebruik te maken van de optie in het participatieplan voor het instellen van een klankbordgroep. In deze klankbordgroep worden de keuzes in het voorlopig ontwerp in detail besproken in kleiner verband met vertegenwoordigers uit de buurt. Samen met de klankbordgroep wordt bekeken welke optimalisaties/wijzigingen op het ontwerp gewenst zijn, worden deze getoetst op haalbaarheid en hoe deze verwerkt kunnen worden in het ontwerp.

Ik vertrouw u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met mevrouw C. Pel. 0683635319 of via mail vandienenstraat@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ester Fabriek', is positioned above a faint, light-colored rectangular stamp or watermark.

Ester Fabriek
Dagelijks Bestuur Stadsdeel West
Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit