Informatiebijeenkomst Voorlopig Ontwerp herinrichting Czaar Peterstraat, 12 oktober 2023

Locatie: Buurtkamer Oostenburg, Isaac Titsinghkade 123, Amsterdam

Aanwezig:

- Projectteam Herinrichting Czaar Peterstraat gemeente Amsterdam
- Gebiedsmakelaar Oostelijke Eilanden gemeente Amsterdam
- Ca.30 bewoners en ondernemers uit de Czaar Peterstraat en omgeving
- Notuliste W. Danser (Het Notuleercentrum)

Opening

Désirée Barendregt, projectmanager bij de gemeente Amsterdam, opent de bijeenkomst en heet alle aanwezigen welkom. Het projectteam van de gemeente wordt kort voorgesteld en de nieuwe gebiedsmakelaar voor de Czaar Peterbuurt en de Oostelijke Eilanden, Ilse Lek.

Toelichting

Korte terugblik

De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring; de verbindingsroute voor het openbaar vervoer en de fiets. De Binnenring loopt van de Czaar Peterstraat via de Sarphatistraat, Weteringschans en Marnixstraat tot aan het Haarlemmerplein. De Binnenring is een belangrijke verbindingsroute voor fietsers en trams en kruist andere hoofdroutes zoals de Rozengracht en het Weesperplein. Een groot deel van de Binnenring is al opnieuw ingericht met verbeteringen voor het OV en voor de fietser, waar mogelijk ook voor de voetganger. Bij voldoende ruimte is op delen van de Binnenring de straat ingericht als fietsstraat, waar de auto te gast is. Ook wordt de straat verkeersveiliger ingericht en wordt er gekeken of er meer groen geplant kan worden.

Czaar Peterstraat: wat is er al gedaan en wat is al besloten?

Tussen 2017 en 2021 is input opgehaald vanuit de buurt en belangenorganisaties voor de Nota van Uitgangspunten (NvU). Het projectteam heeft de knelpunten in beeld gebracht en op basis hiervan uitgangspunten bepaald voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat. In voorgaande informatiebijeenkomsten voor de buurt zijn de uitgangspunten toegelicht en konden bewoners en ondernemers reageren op de knelpunten en uitgangspunten. De reacties zijn gebundeld naar onderwerp, voorzien van een antwoord en samengevat in de Nota van Beantwoording.
In februari 2022 is de NvU door de gemeenteraad vastgesteld (voorkeursbesluit). De Nota van Uitgangspunten, de Nota van Beantwoording en alle verslagen van de bijeenkomsten zijn in te zien op de website van het project: Czaar Peterstraat: herinrichting - Gemeente Amsterdam.
Er zijn de afgelopen jaren ook diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder een verkeersonderzoek en een geluid- en trillingsmeting. De twee tramhaltes in de Czaar Peterstraat worden samengevoegd tot één toegankelijke halte en het strengelspoor wordt opgeheven. Het onderzoek naar de beste plek voor een toegankelijke halte heeft opgeleverd dat deze rond de Cruquiusstraat komt te liggen. Tijdens de vorige informatiebijeenkomst in januari 2023 zijn de aanwezige bewoners en ondernemers meegenomen in de afweging en het besluit over de nieuwe plek voor de tramhalte. Het Dagelijks Bestuur en de stadsdeelcommissie van het stadsdeel hebben hier positief over geadviseerd aan wethouder Van der Horst, die is geïnformeerd over de nieuwe plek voor de halte. Daarna is het projectteam gestart met het Voorlopig Ontwerp (VO) Het VO staat sinds op de website en tot en met 23 oktober kan de buurt hier op reageren.

Uitgangspunten voor herinrichting

- Geen strengelspoor meer bij de tramhalte Eerste Leeghwaterstraat voor verbetering van de doorstroming en een betrouwbare dienstregeling van de tram over de hele route tot aan Sloterpark.
- Een breed fietspad van 2,5 meter in beide richtingen.
- De bestaande tramhaltes samenvoegen tot één toegankelijke tramhalte bij de Cruquiusstraat.
- De auto in één richting laten meerijden over de trambaan (zoals nu richting Frans de Wollantstraat).
- Een autoluwe straat maken (minder uitnodigend voor doorgaand verkeer).
- Behoud huidige bomenlaan.
- Behoud max. 30 km/u voor auto en tram.

Wat betekent dit voor het nieuwe ontwerp?

- De trambaan wordt circa 50 cm opgeschoven richting de oostzijde van de Czaar Peterstraat (even zijde).
- De trambaan wordt ook wat breder, zodat auto's in één richting kunnen meerijden.
- Geen fietsstraat, want dat past niet in het profiel. Wel meer ruimte voor de fietser (wordt 2,5 m, nu 2,0 m).
- De breedte van het trottoir blijft hetzelfde.
- Een nieuwe plek voor de halte rondom de Cruquiusstraat.
- Ter hoogte van de nieuwe halteperrons zijn geen bomen mogelijk.

Aanvullingen op de NvU die opgenomen zijn in het Voorlopig Ontwerp

- De auto komt direct bij de kruising met de Oostenburgergracht op de trambaan.
- Verkeer op de Czaar Peterstraat heeft voorrang ten opzichte van de zijstraten, die voorzien zijn van een zogenaamde inritconstructie (doorlopende stoep) om de voorrang te benadrukken.
- Voor de nieuwe toegankelijke halte bij de Cruquiusstraat moeten twee bomen gekapt worden.

Pleintje bij de Eerste Coehoornstraat

- Meer groen aanbrengen, hiervoor worden in elk geval vier parkeerplaatsen opgeheven. Als er meer parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden, kan er meer groen geplant worden.
- In de Czaar Peterstraat en bij de zijstraten worden naast de bestaande 188 fietsnietjes nog maximaal 155 nietjes toegevoegd om het netjes parkeren van alle fietsen mogelijk te maken.
- In de straat worden bomen herplant. De stobben van de bomen die de laatste jaren omgevallen zijn bij een storm of bij noodkap in verband met ziektes worden verwijderd en hiervoor in de plaats worden nieuwe bomen geplant. Ook worden extra bomen geplant voor de bomen die plaats moeten maken voor de nieuwe halte.

Het ontwerp wordt langsgelopen, waarbij telkens een deel van de straat wordt besproken. De aanwezigen kunnen vragen stellen en reactie geven op het Voorlopig Ontwerp.
Opmerkingen algemeen:

- *Een bewoner betwijfelt of de fietsers de linksaf beweging de Czaar Peterstraat in zullen gaan maken (komend vanaf kruising Oostenburgergracht). Hij verwacht dat de mensen schuin gaan oversteken, in plaats van eerst naar Cruquiuskade, dan de Czaar Peterstraat in. Kan er een kleine verhoging worden aangebracht om het schuin oversteken tegen te gaan?*
  Mevrouw Barendregt en de aanwezige verkeerskundige geven aan dat de straat zodanig wordt ingericht dat de voorkeursroute makkelijk gevolgd kan worden. Het fietspad wordt breder en fietsers kunnen elkaar makkelijker passeren. Helaas is gedrag van de weggebruiker moeilijk te beïnvloeden. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt bekeken of een verhoging mogelijk is om de fietser te beletten schuin over te steken.
- *Een bewoonster geeft aan dat fietsers ook regelmatig over de stoep heen rijden.*
  Er worden extra fietsnietjes geplaatst om te voorkomen dat mensen over het trottoir fietsen.
- *Een bewoner pleit voor meer groen in de straat. Hij heeft hiervoor een ontwerp gemaakt en zal dit aan het project overhandigen. Verder pleit hij voor groen aan het begin en einde van de Czaar Peterstraat, zodat men niet tegen de fietsen in de nietjes aankijkt.*
  Het projectteam neemt deze suggestie mee. Belangrijk is behoud van het zicht op overstekende fietsers en voetgangers.

Ontwerp pleintje bij de Eerste Coehoornstraat

- Het fietspad vanuit de richting Frans de Wollantstraat 'stad-in' wordt rechtdoor getrokken, de scherpe bocht bij de halte gaat er uit. Het pleintje wordt hierdoor groter, dit biedt de mogelijkheid om extra bomen te planten en op het plein zelf meer groen aan te brengen.
- De voorrang is in het ontwerp goed aangegeven: verkeer op de Czaar Petertstraat heeft voorrang.

Opmerkingen

- *De bewoner die zelf een ontwerp voor delen van de straat heeft bedacht, licht kort zijn ontwerp met een meer open karakter van het plein toe. Qua vergroening kan gedacht worden aan 'plantarens'. Dat zijn klimopplanten die groeien rondom de grijze bovenleidingmasten van de trambaan.* De ontwerper van het projectteam neemt het ontwerp in ontvangst en zal in de verdere uitwerking van het ontwerp kijken welke onderdelen meegenomen kunnen worden.

Nieuwe halte rondom Cruquiusstraat

- Sluit aan op de route naar de nieuwe brug voor voetgangers en fietsers naar Oostenburg.
- De halte wordt toegankelijk gemaakt zodat ook mensen met rolstoel of rollator gemakkelijk met de tram mee kunnen.
- Voor het uitbuigen van het fietspad rond de halteperrons moeten twee bomen weggehaald worden. Het fietspad gaat achter de halte langs, komt dus tussen stoep en tramhalte.
- In de straat (bijvoorbeeld op het pleintje) of de buurt worden ter compensatie bomen terug geplant.

Opmerkingen

- *Vaak moeten voetgangers lang wachten bij de halte vanwege de grote stroom fietsers die niet stopt voor de zebra. Wordt daar iets aan gedaan*? Het zebrapad wordt doorgetrokken over het fietspad, voetgangers hebben dus voorrang, al is het verstandig bij een grote stroom fietsers die eerst voorbij te laten gaan.
- *De fietsers komende vanaf de nieuwe brug, komen met een hoge snelheid van de brug af. Is het mogelijk om hen af te remmen?*
  Mevrouw Barendregt geeft aan dat alle zijstraten een zogenaamde inritconstructie krijgen (waar de stoep van de Czaar Peterstraat doorloopt). Deze heeft een remmende werking op de fietsers komende vanaf de langzaam verkeersbrug. Het projectteam dat de brug heeft aangelegd is bezig met een aanpassing rond de brug om fietsverkeer daar af te remmen
- *De zebra/voetgangersoversteek op de huidige plek (bij de halte Eerste Coehoornstraat) is nodig om de schoolkinderen en ouderen veilig over te laten steken. Veel mensen steken daar ook over naar de winkels. Bewoners willen graag een zebrapad houden op de plek waar schoolkinderen oversteken vanaf de gymzaal richting school.*
  Verkeerskundig gezien mogen er niet zomaar zebra's worden aangelegd. In een straat waar maximaal 30 km/u wordt gereden worden gebruikelijk alleen zebrapaden aangelegd bij haltes van het openbaar vervoer. In dit geval zijn er scholen en voorzieningen (gymzaal, dependance, zorgcentrum) aan beide kanten van de straat, waardoor een zebrapad op die plek inderdaad gehandhaafd kan worden.
- *Het plateau van de inritconstructie bij de Cruquiusstraat is erg groot en loopt ver de zijstraten in, kan deze kleiner worden gemaakt?*
  Op die plek, vlakbij het inloophuis Czaar 51, wordt de mogelijkheid geboden om scootmobielen van bezoekers neer te zetten, daarom is daar meer ruimte gemaakt.
- *Wordt het trottoir bij de winkels breder?*
  De huidige breedte van het trottoir wordt behouden. Breder kan in verband met de bomen niet. Aan het begin van de straat wordt het trottoir wel wat breder, daar kunnen vakken met planten komen.
- *Nabij het inloophuis liggen geveltuintjes waar geen planten in staan. Bij nr. 51 staan zonnebloemen die over de weg hangen. Kunnen die tuintjes verwijderd worden?*
  Deze tuintjes zijn aangevraagd door de organisatie achter het inloophuis. Met hen is al besproken dat het tuintje aan de kant van de tramhalte niet behouden kan blijven, in verband met de benodigde doorloopruimte op de stoep. Om de hoek in de Cruquiusstraat kan wel een tuintje blijven. Bewoners met een geveltuintje worden nog benaderd of zij na de vernieuwing hun geveltuintje willen behouden. We bekijken wat mogelijk is bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Doel is wel de doorloopruimte bij het inloophuis zo groot mogelijk te houden.

Kruising Frans de Wollantstraat

- Het projectteam heeft een verkeersonderzoek met conflictobservatie laten uitvoeren en gaat de kruising anders inrichten. De Czaar Peterstraat komt in de voorrang te liggen en verkeer komende uit de zijstraten komt een inritconstructie (doorlopende stoep) tegen. Daarmee wordt de snelheid geremd.

- Vanuit de Werkgroep Blackspots van de gemeente wordt, vooruitlopend op de herinrichting, voor overstekende voetgangers een heuveltje midden op de weg aangebracht, zodat de Frans de Wollantstraat in twee delen kan worden overgestoken. Dit wordt naar verwachting begin 2024 gedaan.
- De gehandicaptenparkeerplaats aan het eind van de Czaar Peterstraat wordt iets verschoven, zodat gehandicapten veilig kunnen parkeren en in- en uitstappen.

Opmerkingen
- *Kunnen er maatregelen worden getroffen tegen verkeer dat hardnekkig in de verkeerde over de trambaan rijdt, vanaf de Frans de Wollantstraat. Wellicht is het mogelijk om groen te plaatsen in de trambaan om tegen de richting in rijden te voorkomen?*
  De route voor nood- en hulpdiensten moet vrij beschikbaar en overrijdbaar blijven en daarom kan er geen groen in de trambaan geplaats worden. Ook mag ander verkeer met ontheffing mee rijden over de trambaan, zoals vuilniswagens. Dat kan niet op een groene trambaan. Ook hier staan verbodsborden. De verkeerssituatie is dus duidelijke. Het gedrag van mensen is verder helaas moeilijk te beïnvloeden.
  De snelheid op de trambaan is 30 km/u. Dat is minder snel dan elders in de stad, en op de vrijliggende groene trambaan in de Sarphatistraat. De tram mag gewoonlijk maximaal 50km/u rijden.
- *Ook hier is de inritconstructie naar de zijstraten/drempel breed en lang.*
  In de bocht is ruimte, zodat vrachtwagens vanuit de zijstraat de draai kunnen maken. Daarom is de inritconstructie zo groot.
- *Ook hier fietsnietjes verwijderen ten behoeve van groen aan het begin en einde van de straat.*
- Hier wordt naar gekeken bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Doelstelling is naast een groenere straat ook voldoende fietsparkeerplekken te maken.
- *Ook een andere bewoonster verwacht dat mensen in de tegengestelde richting gaan rijden, omdat zij niet willen omrijden. De Czaar Peterstraat is al heel druk en deze drukte neemt toe. De verkeersborden zijn voor mensen die de stad niet kennen ook niet duidelijk.*
- Bij de uitwerking wordt bezien hoe we autoverkeer kunnen ontmoedigen om dat te doen. Het is echter niet eenvoudig om de straat zo in te richten dat de trams en fietsers wel veilig door kunnen rijden en auto's niet.

Vervolg na deze avond
De locatie voor het compenseren van de gekapte bomen wordt nader bepaald. Daarnaast voert het project onderzoek uit naar de maatregelen om de Czaar Peterstraat klimaatbestendiger te maken. Bijvoorbeeld door het maken van wateropvang onder de trambaan, om wateroverlast in de zijstraten tegen te gaan.
- *Een bewoner ziet in de straat veel wortelopdruk met scheefliggende tegels tot gevolg. Kunnen de oude bomen gekapt worden, zodat er nieuwe geplaatst kunnen worden?*
  De afdeling groenbeheer van de gemeente hanteert als uitgangspunt een natuurlijk verloop. Bomen worden in de regel alleen gekapt vanuit veiligheid (bij ziekte of gevaar van omvallen door een storm). Jaarlijks worden de bomen in de straat gecontroleerd en wordt bijgehouden of er bomen vanuit veiligheid gekapt moeten worden. Bij de herinrichting van de straat wordt (achterstallige) herplant van eerder omgewaaide of omgekapte bomen meegenomen. Er komt een ander soort iep terug in de straat, met een lichter blad en iets minder dicht bladerdek, om meer daglicht in de straat te houden.

De inbreng van de bewoners en ondernemers zal, voor zover mogelijk, verwerkt worden in het ontwerp. Reacties kunnen ook per mail of telefonisch nog tot en met 22 oktober 2023 doorgegeven worden. Ook wordt nog reactie gevraagd aan verschillende betrokken belangengroepen, zoals Cliëntenbelang, RAR, Rover, de Voetgangersvereniging Nederland en de Fietsersbond. Daarna vraagt het project aanvullend advies aan de werkgroep Blackspots en het Toetsteam (vervanger van de Centrale Verkeerscommissie), waar verkeerskundige experts het uiteindelijke ontwerp toetsen.

Besluitvorming over het definitieve ontwerp staat in het voorjaar 2024 gepland. Er wordt advies gevraagd aan het stadsdeelbestuur en de stadsdeelcommissie. Vervolgens stelt het college van B&W het definitieve ontwerp vast. Bij dat besluit wordt aan het bestuur gevraagd het budget voor de uitvoering beschikbaar te stellen. Dit is het Uitvoeringsbesluit.

Er zijn nog verschillende momenten waarop bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden kunnen reageren op de plannen. Tijdens de behandeling van de adviesaanvraag over het Definitief Ontwerp in de

vergadering van de stadsdeelcommissie hebben bewoners en ondernemers de mogelijkheid om in te spreken. Dit kan als u nog bezwaren ziet, maar zeker ook als u wilt meegeven dat u het eens bent met de plannen. Voor de zomer van 2024 wordt vanuit het projectteam het verkeersbesluit over meerijden van de auto in één richting over de trambaan ingediend. Op dat moment kunnen bewoners eventueel bezwaar maken tegen dat besluit. Ook als de aanvraag voor de kapvergunning wordt ingediend, is er een bezwaarprocedure. Degenen die op de hoogte gehouden willen worden van deze momenten en van alle andere mijlpalen, kunnen zich inschrijven per mail voor de mailinglijst.

Voorbereiding uitvoering
Nadat het uitvoeringsbesluit is genomen, volgt het opstellen van het contract en de aanbesteding. Liander heeft aangegeven dat zij op enkele stukken van de straat de gietijzeren gasleiding gaan vervangen die in de stoep ligt, en de huisaansluitingen. Waternet en Liander elektra liften ook mee met het project. Naar verwachting hebben zij kleinere werkzaamheden.

Bij de uitvoering wordt verder afgestemd met omliggende projecten: werkzaamheden van ProRail, omleiding van lijn 26 door de Czaar Peterstraat een paar keer per week in de late avond voor ritten naar de werkplaats in Diemen (tijdens de werkzaamheden aan de bruggen bij het Centraal Station doro ProRail) en werkzaamheden bij de Dijksgracht. Overleg is nodig om niet gelijktijdig in uitvoering te zijn en de omleidingsroutes naar de buurt beschikbaar te houden.

Start uitvoering van de herinrichting van de Czaar Peterstraat is gepland in 2025. Gestart wordt met het werk aan de kabels en leidingen, deze liggen voornamelijk in het trottoir. Dit moet in september klaar zijn.
Medio oktober 2025 tot eind maart 2026 wordt de nieuwe trambaan en nieuwe fietspaden aangelegd, en de aansluiting met de kruisingen. In deze periode is er geen tramverkeer mogelijk.
Vanaf april 2026 pakt het project de restwerkzaamheden op. Als alles volgens planning verloopt volgt de oplevering rond de zomer van 2026. Planten van nieuwe bomen gebeurt in het plantseizoen, tussen oktober en maart. Na afstemming met partijen, zoals de nutsbedrijven, kan de definitieve planning worden gemaakt.

Vragenronde

- *Een onderneemster maakt bezwaar tegen de geplande laad-/losplaats voor pakketdiensten voor de winkels in de Czaar Peterstraat. Zij vreest dat mensen de hele dag door op deze plek gaan parkeren. Jaren geleden heeft de buurt haar uiterste best gedaan om de parkeerplaatsen voor de winkels weg te halen in het kader van veiligheid en zichtbaarheid van de winkels. Dat is gelukt, na een aantal nare incidenten. De pakketdiensten moeten in de zijstraten parkeren en met een steekkarretje een stukje lopen dus zij kunnen best om de hoek parkeren, net als elders in het Centrum.*
- Het projectteam heeft juist ook reacties ontvangen met verzoek voor meerdere laad-/losplekken verdeeld over de straat. Dit heeft vanuit verkeersveiligheid ook de voorkeur omdat het risico bestaat dat busjes anders gewoon op het fietspad stoppen/parkeren en fietsers aldoor de trambaan op moeten rijden.
- *Als ondernemer van een restaurant pleit mevrouw voor een goede bereikbaarheid in de periode dat de werkzaamheden worden uitgevoerd.*
  De omgevingsmanager van het project zal nog nadere afspraken maken met de BIZ als het BLVC-plan wordt opgesteld (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) om de bereikbaarheid van woningen, winkels en horeca te borgen gedurende de werkzaamheden. Dit kan als alle werkzaamheden van Liander en Waternet ook zijn geïnventariseerd en de fasering van de uitvoering in kaart kan worden gebracht.
- *Zullen de werkzaamheden veel lawaaioverlast veroorzaken?*
  Het slopen zal overdag geluidsoverlast veroorzaken. Bewoners worden over dit soort zaken tijdig geïnformeerd voordat de werkzaamheden in de Czaar Peterstraat beginnen.
- *Is bekend of lijn 7 blijft rijden?*
  Gedurende de werkzaamheden kan lijn 7 niet door de Czaar Peterstraat rijden in de periode oktober 2025 tot en met maart 2026. Reizigers zullen alternatieve routes moeten kiezen, waardoor het langer duurt om de eindbestemming te bereiken. Ook hierover volgt te zijner tijd nog nadere informatie.
- *Een bewoonster dringt aan op goede afstemming met de omliggende projecten. Het gebeurt vaak dat werkzaamheden uitlopen, waardoor de buurt onbereikbaar wordt.*
  Zoals eerder aangegeven is er regelmatig afstemming met projecten in de omgeving, om de bereikbaarheid van de buurt te garanderen. Ook kan het project, door de afspraken met ProRail, alleen

maar tussen oktober 2025 en 1 april 2026 de trambaan en de fietspaden aanbrengen. Dat werk kan niet uitlopen,

- *Een bewoonster en een ondernemer stellen voor ruimte tussen de fietsnietjes te laten, zodat mensen op meerdere plekken kunnen oversteken in plaats van alleen bij de zijstraten. Aandachtspunt is het voorkomen dat oude fietsen, of onderdelen van fietsen, te lang blijven staan. Ongebruikte oude fietsen en krotten verwijderen, dan zijn er meer fietsparkeerplekken beschikbaar dan nu.*
  Het projectteam zal ruimte bieden voor het oversteken halverwege de straat en nog eens kijken naar alle fietsnietjes en de totale inrichting van de stoep. Bij het herinrichten worden de oude nietjes weggehaald en daarmee ook de fietsen die langdurig zijn gestald. Deze worden naar het fietsdepot gebracht. Op die manier is sprake van een opschoningsactie. Verder kunt u als bewoner ook een melding openbare ruimte doen via de website van het stadsdeel, om oude fietsen die niet gebruikt worden weg te laten halen.
- *Een bewoner pleit voor fietsenrekken in plaats van nietjes, zodat de fietsen netter gestald worden.*
  Het trottoir is niet breed genoeg om fietsenrekken te plaatsen, anders blijft er niet genoeg doorloopruimte over. Ook zijn fietsnietjes beter geschikt voor de vele verschillende formaten fiets, scooter, bakfiets enzovoorts.
- *Een bewoner laat tenslotte weten heel enthousiast te zijn over het mooie ontwerp en is blij met de heldere toelichting, gegeven tijdens deze bijeenkomst.*
  Het projectteam is blij met dit compliment, waarvoor dank.

Sluiting

Mevrouw Barendregt bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst om 20.15 uur.

Contact:
Op de website van project herinrichting Czaar Peterstraat vindt u alle informatie.

https://www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat/ (gebruik een andere browser dan Explorer!).
Omgevingsmanager: Wendy Schipper.
Ons mailadres Binnenring@amsterdam.nl

--- /// ---