Gemeente Amsterdam



Nota van Beantwoording

Czaar Peterstraat

onderdeel Binnenring Fiets-OV Corridor

Vastgesteld
door B&W
11 januari 2022

Inhoud

Inhoud 2

1 Inleiding 3

1.1 Uitstel vaststelling Nota van Uitgangspunten en Nota van Beantwoording 3

2 Informatie en inspraak 5

2.1 Communicatie 6

3 Samenvatting inspraakreacties 7

3.1 Nut en noodzaak 7

3.2 Route, haltes en overstapmogelijkheden 8

3.3 Verkeersveiligheid 8

3.4 Groen, bomen en ruimtelijke kwaliteit 9

3.5 Waterkering/damwand 9

4 Conclusie, wijzigingen en aanbevelingen 11

4.1 Inhoudelijke toevoegingen in de concept Nota van Uitgangspunten 11

4.2 Wijzigingen per hoofdstuk 12

Bijlage I: Reactie tabel 14

Bijlage II: Flyer aankondiging inspraakperiode en informatieavond 26

Bijlage III: Verslag inspraakavond 25 juni 2018 27

Bijlage IV: Brief aanhouden NvU 32

Bijlage V: Verslag informatieavond 27 oktober 2021 33

1 Inleiding

Op 22 mei 2018 heeft het College van burgemeester en wethouders de concept-Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat vrijgegeven voor inspraak. In deze Nota van Beantwoording van het project Czaar Peterstraat leest u hoe de inspraak was georganiseerd, welke inspraakreacties zijn binnengekomen en wat dit betekent voor het vervolgtraject van het project herinrichting Czaar Peterstraat.

Van 6 juni tot en met 17 juli 2018 zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze te geven op de concept-Nota van Uitgangspunten, tijdens de informatieavond over de inspraak, via de website, per brief of e-mail. De plannen zijn gepubliceerd op de website https://www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat/ . Daarnaast zijn de plannen ter inzage gelegd bij het stadhuis en in de Czaar Peterstraat op enkele plekken.
Op 25 juni 2018 is een informatie- en inspraakavond gehouden, waar toelichting is gegeven op de concept-Nota van Uitgangspunten. Bezoekers konden schriftelijk een inspraakreactie achterlaten. Er waren circa 40 mensen aanwezig op deze avond. Het verslag van de inspraakbijeenkomst is opgenomen in bijlage 3.

Tijdens de inspraakperiode zijn circa 40 inspraakreacties ingediend door individuele belanghebbenden en belangenverenigingen.
In bijlage 1 vindt u een uitgebreide reactietabel, waarin alle inspraakreacties en antwoorden zijn terug te vinden, geordend op thema. De reacties van individuele personen zijn geanonimiseerd.
Bij elke inspraakreactie is aangegeven wat er mee is gedaan:

++ Overgenomen, de reactie is verwerkt in de NvU
+ Deels overgenomen, de reactie is deels verwerkt in de NvU
- Niet overgenomen.

De inspraakreacties en het nieuwe bestuurlijke coalitieakkoord uit mei 2018 hebben ervoor gezorgd dat de Nota van Uitgangspunten op enkele punten is gewijzigd. Omdat de bestuurlijke vaststelling van de Nota van Uitgangspunten in 2018 is uitgesteld, moet dit nog gebeuren voor het project verder uitgewerkt kan worden. De Nota van Uitgangspunten is daarom in de zomer van 2021 ook op punten geactualiseerd (zie paragraaf 1.1 hieronder).

De uiteindelijke voorkeursvariant voor de Czaar Peterstraat gaat uit van een autoluwe inrichting, waarbij bestemmingsverkeer in één richting over de trambaan meerijdt, het strengelspoor wordt vervangen door dubbelspoor, de trambaan wordt iets opgeschoven en aan beide zijden van de trambaan wordt een breder fietspad gemaakt. De haltes worden samengevoegd tot één halte, verbreed en verhoogd voor gelijkvloerse instap met de tram. De bomen blijven zoveel mogelijk gehandhaafd.

1.1 Uitstel vaststelling Nota van Uitgangspunten en Nota van Beantwoording

Na de inspraakperiode is de concept-Nota van Uitgangspunten aangevuld met de inbreng vanuit de inspraak, en met de concept-Nota van Beantwoording voorgelegd voor advies aan het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum. Het Dagelijks Bestuur heeft in oktober 2018 een positief advies gegeven over de Nota van Uitgangspunten. Definitieve vaststelling van de Nota door het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad is echter uitgesteld. Het bestuur wilde meer zekerheid over de financiële haalbaarheid en de eventuele toename van het aantal fietsers door de Czaar Peterstraat als onderbouwing voor de voorgestelde herinrichting.

In 2020 en 2021 zijn de resultaten van een haalbaarheidsstudie naar een fietsverbinding tussen de Sluisbuurt (Zeeburgereiland)

1 Inleiding

en het Oostelijk Havengebied bekend geworden en is het Adviesrapport Oeververbindingen van commissie D'Hooghe verschenen. In dit rapport wordt onder meer geadviseerd om 2 nieuwe bruggen over het IJ aan te leggen aan weerszijden van het stadscentrum met aansluiting op de fiets- en OV-verbinding de Binnenring. Ook wordt een pontverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied geadviseerd. In februari 2021 is bekend gemaakt dat het advies van de commissie D'Hooghe de basis wordt voor verdere samenwerking tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam voor het maken van oeververbindingen over het IJ. Het realiseren van een brug over het IJ tussen het Hamerkwartier in Noord en het Azartplein en een pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het oostelijke deel van het stadscentrum komt hiermee een grote stap dichterbij. De plannen voor bruggen over het IJ worden inmiddels verder uitgewerkt door de gemeente Amsterdam. In het najaar van 2021 is de Actualisatie Nota van Uitgangspunten van het Programma Sprong over het IJ vrijgegeven voor inspraak. Naar verwachting wordt de Nota in het voorjaar van 2022 vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeenteraad is op 11 november akkoord gegaan met de komst van een tijdelijke pontverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt. Als alles volgens planning verloopt, vaart de pont vanaf najaar 2022. In 2028 zal een definitieve pontverbinding ingezet worden, is vooralsnog de planning. Deze verbindingen zorgen op termijn voor een groeiend aantal fietsers en tramreizigers in de Czaar Peterstraat en de overige delen van de Binnenring.

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen heeft wethouder De Vries op 8 maart 2021 besloten de voorbereidingen voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat weer op te pakken. Te beginnen met de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten en deze bijbehorende Nota van Beantwoording.

2 Informatie en inspraak

Inloop-/informatiebijeenkomst 11 december 2017

Op 11 december 2017 is door het projectteam Czaar Peterstraat in samenwerking met het stadsdeel Centrum een inloop- en informatiebijeenkomst georganiseerd voor bewoners en ondernemers over een aantal onderwerpen, waaronder de plannen voor herinrichting van de Czaar Peterstraat. Hierbij is toelichting gegeven over onder meer mogelijkheden voor verbeteringen van de doorstroming van de tram en het aanpassen van de tramhaltes. Ook was een boomdeskundige aanwezig van Prohold, om toelichting te geven op een onderzoek naar de toestand van de bomen. Tijdens de bijeenkomst zijn verschillende inrichtingsvarianten voor de straat besproken. Aanwezigen hebben mondeling en schriftelijk via reactieformulieren gereageerd op de geschetste oplossingsrichtingen. De reacties en suggesties van aanwezigen zijn meegenomen in de uitwerking van de plannen tot een Nota van Uitgangspunten.

Inspraak 6 juni t/m 17 juli 2018

Op 22 mei 2018 is de concept-Nota van Uitgangspunten vrijgegeven voor formele inspraak. De inspraak duurde van 6 juni t/m 17 juli 2018. Op 25 juni 2018 is een informatie-/inspraakavond gehouden. De avond was gesplitst in een informatiedeel en een inspraakdeel. Het was mogelijk om de plannen in te zien, informatie en toelichting te krijgen over het project en vragen te stellen. In het tweede deel van de avond konden aanwezigen ook een inspraakreactie indienen. Dit kon mondeling en schriftelijk, op een inspraakformulier. In bijlage 3 is het verslag van het inspraakdeel opgenomen. Er waren circa 40 belangstellenden aanwezig op deze avond.

Op 17 juli 2018 is in de vergadering van de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum een presentatie gegeven over de Nota van Uitgangspunten. Geïnteresseerden konden zich vooraf aanmelden om in te spreken. Hierbij waren 3 insprekers aanwezig.

Volgend op de inspraakperiode zijn er uitgangspunten toegevoegd betreffende meer ruimte voor de fiets. Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum heeft op 16 oktober 2018 een positief advies gegeven op de Nota van Uitgangspunten. Vaststelling door het college van B&W en de raad is uitgesteld (zie hoofdstuk 1).

Besluitvorming in 2021

In maart 2021 is wethouder De Vries akkoord gegaan met het weer opstarten van het project, gezien de ontwikkelingen met de (tijdelijke) oeververbindingen conform het adviesrapport D'Hooghe.
Allereerst dient de uitgangspunten fase te worden afgesloten met het bestuurlijk vaststellen van de Nota van Uitgangspunten in een Voorkeursbesluit. Voorafgaand aan bestuurlijke vaststelling is de Nota geactualiseerd en beter leesbaar gemaakt waarbij de inhoudsopgave en opbouw is gewijzigd. Tevens is het verslag van de informatiebijeenkomst voor de buurt in het najaar van 2021 toegevoegd.

Informatiebijeenkomst 27 oktober 2021

Voorafgaand aan de vaststelling van de Nota van uitgangspunten is op 27 oktober 2021 een informatiebijeenkomst georganiseerd voor bewoners en ondernemers in de buurt. Deze zou in eerste instantie op 5 oktober online gehouden worden, conform de meeste gemeentelijke informatiebijeenkomsten in coronatijd. Door technische problemen is de avond uiteindelijk verplaatst naar 27 oktober, en is gekozen voor een live bijeenkomst in het Intell hotel op Oostenburg. De avond werd goed bezocht, door ruim 35 buurtbewoners en geïnteresseerden. Doel van de avond was om de buurt bij te praten over de herstart na 3 jaar stilte, hen te informeren over hoe de inspraakreacties zijn verwerkt, wat er in de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten staat en wat uiteindelijk de voorkeursvariant is voor herinrichting van de

2 Informatie en inspraak

straat. Ook is ingegaan op de vragen die mensen voorafgaand aan de informatieavond en op de avond zelf hebben gesteld. Het verslag van de bijeenkomst is opgenomen in bijlage V. Tijdens de informatiebijeenkomst werd ook aandacht gevraagd voor het oplossen van een aantal zorgpunten op korte termijn, omdat de herinrichting pas in 2026 zal plaatsvinden. Het gaat hier bijvoorbeeld om het verwijderen van de boomstronken van al weggehaalde zieke bomen en het verduidelijken van het 30 km/u regime in de straat. De zorgpunten voor korte termijn worden in samenspraak met het stadsdeel en de groenbeheerder opgepakt.

2.1 Communicatie

De communicatie rond informatiebijeenkomsten en formele inspraak is gericht op breed uitnodigen van buurtbewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

De formele inspraakperiode is aangekondigd op de website van de gemeente, een lokale krant, huis-aan-huis met een flyer en per email. Op de website van de gemeente was alle belangrijke informatie terug te vinden. Op de website van het project de Binnenring heeft elk traject een eigen projectpagina, ook de Czaar Peterstraat.

De inspraakperiode is via de volgende (media) kanalen gecommuniceerd:

- Officiële publicatie via www.amsterdam.nl/actueel/bekenmakingen en in de Staatscourant;
- De plannen konden ingezien worden op het stadhuis aan de Amstel 1;
- Flyer die huis aan huis in de Czaar Peterbuurt is bezorgd;
- Aankondiging in het Petersburgjournaal.
- Omdat de concept-Nota van Uitgangspunten meer dan 40 pagina's telt is ervoor gekozen om een flyer te maken met daarin korter en overzichtelijker de inhoud van het plan. Deze flyer is opgenomen in bijlage 2.

Na de inspraakperiode is in januari 2019 aan alle insprekers en huis-aan-huis in de buurt een brief gestuurd (zie bijlage IV), met daarin de aankondiging dat vaststelling van de Nota van Uitgangspunten en de Nota van Beantwoording is aangehouden door het bestuur, in afwachting van de ontwikkelingen rond de verbinding met de Sluisbuurt en Noord. In de daaropvolgende periode heeft ook de communicatie over het project min of meer stilgelegen, behoudens kleine updates in het Petersburgjournaal en op de website van de Binnenring.

In het Petersburgjournaal van september 2021 is een uitgebreid artikel gepubliceerd over de herstart van het project herinrichting Czaar Peterstraat, waarin ook de informatieavond in oktober werd aangekondigd. Voorafgaand aan de informatiebijeenkomst is een uitnodiging verspreid in de Czaar Peterbuurt en geplaatst op de website van de Binnenring en van het stadsdeel Centrum.

3 Samenvatting inspraakreacties

Tijdens de inspraakperiode van 6 juni tot en met 17 juli 2018 zijn circa 40 reacties ontvangen per post, telefonisch of per e-mail binnen de gestelde termijn. Veel van de zowel individuele reacties als van belangengroepen en bedrijven hebben op onderdelen een vergelijkbare inhoud. Deze reacties zijn gebundeld in één samenvattende zienswijze waar antwoord op is gegeven. Een overzicht van de reacties staat weergegeven in bijlage I. De zienswijzen die in de reacties het meest naar voren zijn gekomen worden in dit hoofdstuk uitgebreider behandeld.

Het algemeen sentiment was dat de opgave in de Czaar Peterstraat te eenzijdig was aangevlogen. Een aantal insprekers zag weinig nut en noodzaak in (alleen) het vergroten van de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram in de straat. Men zou liever een meer integrale aanpak zien waarbij tevens wordt gekeken naar verbeteringen voor voetgangers, fietsers, groen en verblijfsruimte in de straat. Een deel van de insprekers gaf aan zich gedupeerd te voelen door het samenvoegen van twee tramhaltes tot 1 halte en de grotere loopafstanden die dit tot gevolg heeft. Zij wilden beide haltes in de straat behouden, anderen zagen het nut van een nieuwe halte in. Daarnaast werd de Czaar Peterstraat door enkele insprekers als verkeersonveilig ervaren. Gevraagd werd om de verkeersveiligheid te onderzoeken en te verbeteren in het toekomstige ontwerp. Er was veel weerstand tegen aanpassingen die ten koste gaan van groen (bomenlaan). De huidige groenstructuur in de straat wordt erg gewaardeerd en men ziet deze graag terugkomen in het toekomstige ontwerp.

Van de onderstaande landelijke, stedelijke of lokale organisaties is een formele inspraakreactie ontvangen:

- Fietsersbond Amsterdam.
- Het Eilandenoverleg;
- Stadgenoot;
- BIZ OCP (Ondernemersvereniging Czaar Peterstraat);

De inspraakreacties die met elkaar overeenkomen zijn gebundeld tot een samenvattende zienswijze, die beantwoord is. De inspraakreacties zijn in de volgende thema's onderverdeeld:

- Nut en noodzaak;
- Route, haltes en overstapmogelijkheden;
- Verkeersveiligheid;
- Groen, bomen en ruimtelijke kwaliteit;
- Waterkering/damwand.

Hieronder wordt per thema een samenvatting gegeven van de meest gestelde vragen en de beantwoording hiervan.

3.1 Nut en noodzaak

Er zijn meerdere verduidelijkende vragen gesteld over het nut en noodzaak van het vergroten van de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram in de straat. Er is voorgesteld om de straat integraal te bekijken waarbij tevens wordt gekeken naar verbeteringen voor voetgangers, fietsers, groen en verblijfsruimte in de straat.

Reactie:
De aanleiding in 2017 voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten waren vooral de knelpunten voor de tram in de Czaar Peterstraat, die na de start van de Noord/Zuidlijn in de zomer van 2018 frequenter is gaan rijden. De tram moet immers wachten voor het om-en-om halteren bij de halte 1e Leeghwaterstraat vanwege het strengelspoor, vaak stoppen doordat de twee haltes in de straat en de halte Hoogte Kadijk erg dicht op elkaar liggen en langzaam rijden onder het lage spoorviaduct door richting Rietlandpark. Het verbeteren van de doorstroming van lijn 7 draagt bij aan het hele OV netwerk. Het levert voor de Oostelijke-Binnering ruim 7 minuten aan rijtijdwinst op per spitsuur. Dit leidt tot lagere exploitatiekosten en een verbetering voor de reistijd van de reiziger.

3 Samenvatting inspraakreacties

Naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties en het bestuurlijk Coalitieakkoord ‘een nieuwe lente, een nieuw geluid’ van mei 2018 (waarin onder meer is opgenomen de mogelijkheden te onderzoeken voor een fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied) is de opgave breder opgepakt. De belangrijkste verbeterpunten voor de herinrichting van de straat zijn het OV, de fiets en verkeersveiligheid. In de voorkeursvariant voor de herinrichting wordt meer ruimte gemaakt voor de fiets ‘stad-in’. Uitgangspunt is een autoluwe straat, waar bestemmingsverkeer in de richting ‘stad-uit’ meerijdt over de trambaan, met aan beide zijden van de trambaan een breder fietspad. Dit uitgangspunt sluit ook aan bij de bestuurlijke wens het autogebruik in de stad te verminderen. Voorwaarde hiervoor is een goed en betrouwbaar OV-netwerk, zonder opstoppingen, met voor iedereen toegankelijke haltes, en voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers, zodat mensen minder aanleiding hebben de auto te pakken.

3.2 Route, haltes en overstapmogelijkheden

Ten aanzien van het samenvoegen van de haltes op de Czaar Peterstraat vindt een deel van de insprekers dat de afstanden tot de haltes te groot worden. Er wordt een 400 tot 800 meter straal aangehouden maar in de praktijk zijn de loopafstanden groter door de vele bruggetjes en straatjes. Men vindt dat er weinig rekening gehouden is met het belang van de reiziger. De behoefte is geuit om beide haltes te behouden, al zien anderen het voordeel van ‘extra’ ruimte in de straat. Er gaan zowel stemmen op om de halte aan de Coehoornstraat te behouden als om een nieuwe halte tussen de Coehoornstraat en 1e Leeghwaterstraat te realiseren. Er is geen éénduidige overeenstemming over de toekomstige positionering van de halteperrons in de straat. De ondernemersvereniging heeft een duidelijke voorkeur uitgesproken ten aanzien van de locatie van eventuele nieuwe haltes in de straat: niet in de delen waar winkels zijn, omdat de aanleg van toegankelijke haltes waarschijnlijk ten koste gaat van voetgangersruimte. Dit betekent dat wat de ondernemersvereniging betreft, de nieuwe haltes niet in het gebied tussen de Cruquiusstraat en de Tweede Leeghwaterstraat gerealiseerd zouden moeten worden.

Reactie:
De huidige afstand tussen de tramhaltes in de straat is, in vergelijking met andere tramlijnen in de stad, gering. Naast een extra stop voor de tram nemen haltes ook ruimte in beslag. Bredere en hogere haltes zijn nodig om te zorgen voor gelijkvloerse instap in de tram, een vereiste vanuit openbare toegankelijkheid. Terwijl er beperkte ruimte is in de straat. Uitgangspunt is daarom dat er één halte in de straat aangelegd wordt. Vanwege het ruimte beslag komen de aangepaste perrons schuin tegenover elkaar te liggen, in plaats van recht tegenover elkaar. Ter plaatse van een nieuw halteperron is het niet mogelijk de bomen te behouden, omdat de weg (fietspad) hier uitbuigt.

Er moeten daarom keuzes worden gemaakt bij de herinrichting. Om een autoluwe straat te maken, waarbij de auto in één richting over de trambaan rijdt en goede doorstroming voor de tram en fiets gegarandeerd wordt, willen we van twee naar één halte in de straat. Een ligging rondom de Cruquiusstraat heeft hierbij de voorkeur, omdat dit goed aansluit op de toekomstige looproute van en naar de stadswerf Oostenburg. Ook is dit nabij het gezondheidscentrum en zorgcentrum De Keyzer. In de volgende fase van het project zullen we onderzoeken wat de meest geschikte plek hiervoor is. Voor het grootste deel van de Czaar Peterbuurt blijft de loopafstand naar de tramhalte maximaal 400 meter als de halte bij de Cruquiusstraat komt. Voor een deel van Oostenburg maximaal 600 meter.

3 Samenvatting inspraakreacties

3.3 Verkeersveiligheid

Er wordt gevraagd om de verkeersveiligheid te onderzoeken en te verbeteren in het toekomstige ontwerp. Daarnaast is meerdere malen aangegeven dat autoverkeer zich momenteel lang niet altijd aan het éénrichtingsregime houdt.

Reactie:
Bij een herinrichting van een straat gaan we altijd uit van een verkeersveilige inrichting. Hier zal in het ontwerp veel aandacht worden besteed, met name bij de kruisingen. De ontwerpen worden besproken en van advies voorzien door onder meer de Centrale Verkeerscommissie. Mogelijke oplossingen om te voorkomen dat verkeer in tegengestelde richting over de trambaan rijdt zijn beperkt, aangezien deze route ook toegankelijk moet blijven voor nood- en hulpdiensten en de veegwagens van en naar de werf op Oostenburg.

Na aanleg van de fietsroute langs de Dijksgracht zullen de kleinere veegwagens via die route naar de werf rijden. We willen in de volgende projectfase onderzoeken hoe we het best tot een autoluwe inrichting van de straat komen, toegankelijk voor bestemmingsverkeer.

3.4 Groen, bomen en ruimtelijke kwaliteit

Men waardeert de huidige groenstructuur in de straat en ziet die graag terugkomen in het toekomstige ontwerp. De voorgestelde uitwerkingen van de haltes gaan in meerdere gevallen ten koste van bomen. De ruimtelijke kwaliteit kan volgens insprekers afnemen als de bomen verdwijnen.

Er is aangegeven dat het fietsparkeren eerder naar de zijstraten is verplaatst om ruimte te maken voor groenbakken en terrassen. Men wil de groenbakken en terrassen behouden, maar daarnaast wordt ook gevraagd om betere fietsparkeervoorzieningen.

Reactie:
De ruimte in de straat is beperkt, te beperkt om aan alle wensen tegemoet te komen. Het voorkeursontwerp gaat uit van een autoluwe straat waarbij bestemmingsverkeer in één richting over de trambaan zonder strengelspoor meerijdt. Omdat de haltes conform de toegankelijkheidseisen gemaakt worden (breder en gelijkvloers met de tram) en daardoor meer ruimte innemen, zal ter plaatse van een halteperron geen plek zijn voor bomen. Omdat we van twee naar één halte willen, wordt dit beperkt tot 5 tot maximaal 10 bomen, afhankelijk van waar de halteperrons komen. In de volgende projectfase wordt bekeken waar de perrons van de nieuwe toegankelijke halte het best geplaatst kunnen worden. Hetzelfde geldt voor andere wensen, zoals fietsparkeren, plantenbakken, terrassen.

Het stadsdeel heeft in 2018 het project verzocht de vervanging van alle bomen mee te nemen in de herinrichting van de straat, omdat uit onderzoek was gebleken dat veel bomen in de straat in slechte staat waren (zie ook hoofdstuk 3 in de Nota van Uitgangspunten). Dit standpunt is inmiddels gewijzigd. In de beheervisie van stedelijk groenbeheer worden bomen niet gekapt als er geen sprake is van een veiligheidsrisico of andere noodzaak. Vanuit de herinrichting is er geen noodzaak om alle bomen te vervangen, met uitzondering van de 5 tot eventueel 10 bomen bij de nieuwe halteperrons. In de komende projectfase zullen we met de groenbeheerder afspraken maken hoe en wanneer daarvoor in aanmerking komende bomen vervangen gaan worden. Dit wordt bezien in samenhang met de locatie voor de nieuwe halteperrons.

3 Samenvatting inspraakreacties

3.5 Waterkering/damwand

Er worden zorgen geuit over een waterkering/damwand van het Funen. Men dacht dat deze onder de tramrails in de straat ligt, en die noodzakelijk zou zijn voor de waterhuishouding in de buurt.

Reactie:
Uit navraag bij Waternet blijkt dat de Czaar Peterstraat zelf geen waterkering is. Er loopt een tertiaire kering over de Oostenburgergracht en de Cruquiuskade die de Czaar Peterstraat kruist ter hoogte van de Oostenburgergracht. Er is een eerste verkenning uitgevoerd naar kabels en leidingen in de ondergrond. Onderdeel van een volgende projectfasen is de ondergrond goed in beeld te krijgen, zodat voor aanvang van werkzaamheden bekend is wat waar in de ondergrond ligt.

4 Conclusie, wijzigingen en aanbevelingen

Alle inspraakreacties op de concept Nota van Uitgangspunten die zijn ingestuurd zijn gebundeld en beantwoord in een reactietabel, zie bijlage 1.

Naast draagvlak zijn er meer factoren die meewegen in de uiteindelijke beslissing wat de voorkeursvariant is. Namelijk:
1. De mate waarin de variant voldoet aan de doelstellingen van de herinrichting van de Czaar Peterstraat. Deze staan beschreven in de Nota van Uitgangspunten.
2. Raakvlakken met omgevingsprojecten en (toekomstig) beleid, zoals de plannen voor oeververbindingen (Sprong over het IJ).
3. Financiering van het project.

Op basis van al deze factoren is de voorkeursvariant in de Nota van Uitgangspunten en daarmee het vertrekpunt in de ontwerpfase, als volgt:
Een autoluwe inrichting, met in beide richtingen een breder fietspad, daartussen een vrijliggende trambaan zonder strengelspoor, waarbij gemotoriseerd verkeer in één richting over de trambaan meerijdt. De haltes worden samengevoegd tot één halte, met brede en verhoogde perrons voor gelijkvloerse instap met de tram. De bomen blijven zoveel mogelijk gehandhaafd. (Zie voor een uitgebreidere toelichting ook hoofdstuk 4 in de NvU.)

Als gevolg van de inspraak in 2018 en recente ontwikkelingen is de Nota van Uitgangspunten die ter inzage lag aangepast en geactualiseerd. Ook is de structuur (inhoudsopgave) van de Nota van Uitgangspunt gewijzigd om de leesbaarheid te verbeteren. In de volgende paragraaf staat op hoofdlijnen aangegeven wat de wijzigingen in de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten zijn.

4.1 Inhoudelijke toevoegingen in de concept Nota van Uitgangspunten

De inspraak heeft tot de volgende inhoudelijke wijzigingen geleid:

- Naar aanleiding van de binnengekomen inspraakreacties en het Coalitieakkoord ‘een nieuwe lente, een nieuw geluid’ van mei 2018 (toen was de concept-Nota van Uitgangspunten al gereed) is een knelpunt toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten, namelijk de doorstroming van de fiets ‘stad in’. Het fietspad in deze richting is in de huidige situatie 2 meter breed en voldoet hiermee niet aan de Amsterdamse standaard voor een vrijliggend fietspad van minimaal 2,50 meter per richting. Daarnaast heeft de politieke wens voor een fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied gevolgen voor het aantal fietsers in de Czaar Peterstraat. De tijdelijke pontverbinding wordt naar verwachting vanaf september/oktober 2022 in gebruik genomen. Daarnaast vindt uitwerking plaats van twee bruggen over het IJ (Sprong over het IJ), waaronder een brug tussen het Azartplein en het Hamerkwartier in Noord. Deze ontwikkelingen zorgen op (langere)termijn voor meer fietsers (en reizigers en bezoekers) in de Czaar Peterstraat.

- Uit de inspraakreacties kwam duidelijk de wens naar voren de huidige bomen in de straat zoveel mogelijk te behouden. Onderzoeken uit 2016 en 2017 hebben aangetoond dat veel bomen in de straat in slechte conditie zijn en dat dit in de huidige situatie niet structureel te verbeteren is. Het advies was de bomen gefaseerd te vervangen.

4 Conclusie, wijzigingen en aanbevelingen

Het stadsdeel Centrum, opdrachtgever van de onderzoeken, heeft daarom indertijd het project Herinrichting Czaar Peterstraat verzocht de vervanging mee te nemen in de herinrichting. De stedelijke afdeling Groen hanteert als uitgangspunt dat bomen die geen veiligheidsrisico vormen niet gekapt worden. Tenzij er een andere noodzaak (dan veiligheid) is, gebeurt dat ook niet. Voor de herinrichting van de straat is kap niet noodzakelijk, met uitzondering van de locatie waar de nieuwe halteperrons ingepast gaan worden.

Aandachtspunten voor het vervolgtraject zijn:

- Onderzoeken naar de verkeerscirculatie en het autoluw maken van de straat.
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Locatie tramhalte, zowel gelet op de loopafstanden als de looproutes naar voorzieningen in de straat.
- In samenwerking met de groenbeheerder afspraken maken hoe en wanneer de daarvoor in aanmerking komende bomen vervangen gaan worden. Dit wordt bezien in samenhang met de locatie voor de nieuwe halteperrons.
- Behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de straat.

4.2 Wijzigingen per hoofdstuk

De inhoud van de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten is op punten gewijzigd. In onderstaande worden de wijzigingen en toevoegingen aan de hand van de inhoudsopgave van de concept-Nota van Uitgangspunten die ter inspraak gelegen heeft toegelicht.

Samenvatting:
Is aangepast aan de nieuwe inhoud; leeswijzer toegevoegd.

1. **Inleiding:**
   - Paragraaf 1.1 Achtergrond van het project, is nu: **Binnenring**; uitgebreid met meer informatie over transformatie van de Binnenring tot fiets- en OV-corridor en de toekomstige aansluiting op de oeververbindingen over het IJ is toegevoegd. Toegevoegd als aparte paragraaf: **Aanleiding herinrichting**; is geactualiseerd naar aanleiding van de inspraakreacties en de politieke wens voor een fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied
   - Paragraaf 1.2 **Doel Nota van Uitgangspunten** – staat nu in paragraaf 1.5, **Proces Nota van Uitgangspunten**
   - Paragraaf 1.3 **Aanpak** – staat nu in paragraaf 1.5, **Proces Nota van Uitgangspunten**, aangevuld met informatie over de aangehouden besluitvorming en vervolg.
   - Toegevoegd: **paragraaf 1.4 Projectgebied** - kaartje met de afbakening van het project.
   - **Paragraaf 1.5 Proces Nota van Uitgangspunten**.

2. **Doel van het project:**
   - Staat nu in paragraaf 1.3 A**mbitie en doelstellingen** - uitgebreid tot meer integrale aanpak van de herinrichting, naast verbeteren van het OV de aandachtspunten meer ruimte voor fiets middels bredere fietspaden voor comfortabel doorfietsen, verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid/ruimtelijke kwaliteit en groen bewaren.

3. **Context project (is hoofdstuk 2 geworden: Raakvlakprojecten en plannen)**
   - Pararaaf 3.1 **Beleidskader**, visiedocumenten en agenda's en Programma's staan nu in **bijlage 1**.

4 Conclusie, wijzigingen en aanbevelingen

- Paragraaf 3.2: **Raakvlakprojecten** - deze paragraaf is in een nieuw **hoofdstuk 2 (Raakvlakprojecten en plannen)** geplaatst. De projecten zijn geactualiseerd. Afgevallen is Groot onderhoud Blankenstraat, dat is inmiddels uitgevoerd. Nieuw toegevoegd zijn:
  - 2.4 Oostbrug, Sprong over het IJ
  - 2.5 Overige projecten in de nabije omgeving

4. **Analyse en probleemstelling (is hoofdstuk 3 geworden: analyse huidige situatie)**
   - De informatie is geactualiseerd met de laatste ontwikkelingen en waar van toepassing gegevens.

5. **Ontwerpverkenning**
   - Paragraaf 5.2 **Toetsingsproces** is nu een apart hoofdstuk geworden, **hoofdstuk 6: Geraadpleegde partijen**; In dit hoofdstuk staat de reactie van de diverse stakeholders (bewoners, ondernemers, belangenorganisaties, gemeentelijke diensten en derden partijen) op de plannen voor herinrichting van de straat.
   - Paragraaf 5.3 **Oplossingsrichtingen**, paragraaf 5.4 **Beschrijving oplossingsrichtingen** en Paragraaf 5.5 **Beschrijving uitwerkingsprincipes** is nu een apart hoofdstuk geworden, hoofdstuk 4: **Ontwerpverkenning**. Hierin staat korter en duidelijker aangegeven wat de oplossingsrichtingen zijn om de doelstellingen meer ruimte creëren voor fietsers, verbeteren van de doorstroming van het OV te behalen en knelpunten op te lossen.
   - Paragraaf 5.6 **Afgevallen oplossingsrichtingen** is verplaatst naar **bijlage 2**, afgevallen varianten.

6. **Uitgangspunten voor ontwerp**
   - Dit hoofdstuk is verplaatst naar **hoofdstuk 7** en toegeschreven naar uitgangspunten voor het uitwerken van de voorkeursvariant in de volgende projectfasen tot Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp.

7. **Conclusie**
   Dit hoofdstuk is nu hoofdstuk 6, **Conclusie en vervolg** en is aangepast op basis van de inhoud.

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
1. Nut en noodzaak			
1.1 Algemeen			
1.11 Het nut van en de reden voor de plannen in de Czaar Peterstraat zijn niet of onvoldoende onderbouwd. De totale te behalen rijtijdwinst staat niet in verhouding tot de kosten en negatieve impact op de omgeving.	6 individuele reacties	De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring, met de Sarphatistraat, Weteringschans en Marnixstraat. De Binnenring loopt als een verbindende ring rond het historische centrum van de stad, en kruist hoofdroutes, tram- en metrolijnen, waar je kan overstappen of afslaan naar andere delen van de stad. De Czaar Peterstraat is een belangrijke schakel naar de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en Noord, voor fiets en OV. Het pakket aan maatregelen in de Czaar Peterstraat levert voor de Oostelijke-Binnering ruim 7 minuten aan rijtijdwinst op per spitsuur. Dit leidt op jaarbasis tot aanzienlijk lagere exploitatiekosten en een verbetering voor de reistijd van de reiziger. Op alle delen van de Binnenring worden maatregelen genomen zodat fiets en tram veilig en comfortabel kunnen doorrijden. Door aantrekkelijker routes voor fiets en OV te maken, laat men de auto vaker staan en komt dit ten goede aan alle weggebruikers. Waar mogelijk worden andere verbeteringen in de openbare ruimte aangepakt, zoals het trottoir, fietsnietjes, of extra groen langs de weg. Mede naar aanleiding van de inspraak wordt de herinrichting van de straat breder aangepakt, dat wil zeggen er worden niet alleen aanpassingen ten gunste van OV gedaan. Zie ook paragraaf 3.1 en de beantwoording van de inspraakreacties onder 2.1.	+
1.1.2 Het project betreft een complex vraagstuk waar met een te eenzijdige blik is gekeken naar oplossingsrichtingen.Is de expertise van een stedenbouwkundige, landschapsarchitect en boomdeskundige voldoende benut om tot een zorgvuldige, integrale afweging te komen?	1 individuele reactie	Dit is aangepast in de Nota van Uitgangspunten. Het vertrekpunt is het oplossen van knelpunten in de infrastructuur in de straat, maar er wordt met een brede blik gekeken. In het projectteam zitten zowel een verkeerskundig ontwerper als een stedenbouwkundige ruimtelijk ontwerper, evenals de stedelijke afdeling Groen, zie ook hoofdstuk 3 van deze Nota van Beantwoording.	+
1.1.3 Hoe komt de gemeente aan de cijfers ten aanzien van aantal/aandeel auto's? Er staan verschillende tegenstrijdige prognoses in de Nota van Uitgangspunten voor autoverkeer, fietsers en OV.	1 individuele reactie	Dit is aangepast in de Nota van Uitgangspunten. Voor gegevens over het autoverkeer wordt gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksgegevens. Zoals de Eindrapportage 'Verkeersanalyse Stadswerf Oostenburg' van bureau Goudappel Coffeng. Voor gegevens over het verkeer gebruikt Amsterdam daarnaast het Verkeersmodel Amsterdam, waar alle ruimtelijke ontwikkelingen in de stad worden meegenomen om toekomstige verkeersdruk te voorspellen en er worden regelmatig tellingen uitgevoerd. In de volgende projectfase wordt het verkeersonderzoek geactualiseerd.	+

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
1.1.4 Wat is de concrete meerwaarde van de voorgestelde twee oplossingsrichtingen voor de voetgangers, de fietsers en het groen in de straat?	1 individuele reactie	Mede naar aanleiding van de inspraakreacties is de opgave meer integraal opgepakt, met ook meer ruimte voor de fiets, met behoud van de leefkwaliteit/groen in de straat. Mede door de laanstructuur van de straat is er weinig mogelijk om extra voetgangersruimte te maken. We kijken in de volgende projectfase of de vrije doorloopruimte verbreed kan worden, maar de ruimte is beperkt.	+
1.1.5 Het trekken van cirkels rond de haltes geeft geen reëel beeld van de loopafstanden op de Oostelijke Eilanden omdat de dwarsvaarten diagonale looprichtingen onmogelijk maken. De loopafstanden moeten dus anders bekeken worden.	Het Eilandenoverleg	De loopafstanden voor de voorkeurslocatie bij de Cruquiusstraat zijn in beeld gebracht. Voor het merendeel van de buurt blijft de loopafstand acceptabel (minder dan 400 m), voor een klein deel wordt de loopafstand minder dan 600 m. Het betreft de daadwerkelijke loopafstand, dus niet de afstand hemelsbreed. In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt en onderzocht wat, gezien alle belangen en wensen, de beste plek is voor een halte. <u>Toelichting haltenorm:</u> De Stadsregioraad heeft in 2012 het Programma van Eisen vastgesteld voor het OV in het Concessiegebied Amsterdam. Daar moeten alle partijen, dus ook het GVB zich aan houden. Op basis daarvan geldt voor hoogwaardige OV-lijnen een haltenorm van max. 800 meter om een gebied en de adressen daarbinnen af te dekken. Ondanks de norm zetten we zoveel mogelijk in op haltes binnen een straal van 400 meter.	-
1.1.6 In de Nota van Uitgangspunten wordt onvoldoende rekening gehouden met de ontwikkeling van het Masterplan voor Oostenburg (woon- en werkfunctie).	Het Eilandenoverleg Stadgenoot 2 individuele reacties	De verkeersstudie van Goudappel Coffeng in opdracht van project Oostenburg (mei 2017) toont aan dat de huidige wegen in het gebied toereikend zijn om het verkeer af te wikkelen, mits een extra linksafslagstrook vanaf het Borneoviaduct zou worden toegevoegd en de wegindeling aangepast. Deze aanpassing is inmiddels gerealiseerd. Vanuit de herinrichting Czaar Peterstraat zetten we in op het autoluw maken van de straat. De tramhaltes zullen ook in de nieuwe situatie binnen de norm van 800 m loopafstand vallen, grotendeels 400 m. In de volgende projectfase wordt het verkeersonderzoek geactualiseerd (zie ook antwoord bij 1.1.3)	-
1.1.7 Auto ontsluiting van nieuwbouwwoningen (+/- 1500) wordt niet goed meegenomen in het plan. In de ochtendspits loopt het bij de Frans de Wollantstraat nu al vast (VRI Panamalaan tot aan Blankenstraat).	1 individuele reactie	De projectorganisatie en ontwikkelaar van Stadswijk Oostenburg staan aan de lat voor de verkeersafwikkeling vanaf en naar Oostenburg. De situatie bij het viaduct is inmiddels aangepast. Voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat verkennen we in de volgende projectfase de opties om de straat autoluw te maken.	-

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
1.1.8 Zijn er ten aanzien van knelpunten die een soepele doorstroming belemmeren, behalve fysieke oplossingen andere oplossingen onderzocht? Zoals aanpassing van de dienstregeling, een autoverbod en de bierfiets weren?	1 individuele reactie	In de volgende projectfase verkennen we de opties om de straat autoluw te maken. In deze Nota van Uitgangspunten worden de met name uitgangspunten benoemd voor fysieke inrichting van de straat. Beleid dat gericht is op betere doorstroming komt aan de orde in de bijlage, zoals het stimuleren van fietsgebruik en verminderen van autogebruik.	-
1.1.9 Hoe passen de plannen binnen het coalitieakkoord?	1 individuele reactie	Mede naar aanleiding van de inspraakreacties en het coalitieakkoord zijn de plannen voor de herinrichting meer integraal geworden: de ruimtelijke knelpunten voor de tram én de fiets op te lossen met aanpassingen aan de openbare ruimte.	++
2. Reistijdwinst en betrouwbaarheid OV			
2.1 Algemeen			
2.1.1 De OV-plannenmakers gaan ervan uit dat de tram sneller rijdt met minder haltes en minder reizigers. Er wordt alleen gekeken naar tijdwinst voor het GVB.	Het Eilandenoverleg 3 individuele reacties	Wij willen de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram verbeteren zodat het aantrekkelijker wordt om de tram te gebruiken. Deze verbeteringen komen ten goede aan alle reizigers die van de tramroute gebruik maken. De Czaar Peterstraat heeft als onderdeel van de Binnenring een Plusnet OV status en Plusnet Fiets status (zie hoofdstuk 3 in de Nota van Uitgangspunten). In de lijn van de ambities van Agenda Autoluw neemt 'schoon vervoer' een prominentere rol in bij de autoluwe stad. De transformatie van de Binnenring tot fiets- en OV corridor past daar in.	-
2.1.2 De frequentie van lijn 10 gaat toenemen van 6 trams naar 7 trams per uur met een wachttijd reductie van 1,5 minuut. Maak de berekening van de reistijdwinst voor de individuele reiziger aannemelijk en openbaar.	BIZ OCP 2 individuele reacties	De focus in de concept Nota van Uitgangspunten lag op rijtijdwinst. Inmiddels kijken we met een open blik naar het bredere perspectief. Los van de exacte seconden of minuten is de algemene doelstelling de tramdienst sneller en betrouwbaarder te maken, en zo aantrekkelijker alternatief voor de auto of brommer te laten zijn. De groei van IJburg en Zeeburgereiland zal ook voor de overstapknoop Rietlandpark betekenen dat meer reizigers zullen overstappen op een tram naar Weesperplein en Leidseplein. Een betrouwbaar OV-netwerk komt ten goede aan alle tramreizigers in de stad.	-

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
2.1.3 Het strengelspoor levert niet vaak vertraging op omdat de trams bijna nooit op elkaar hoeven te wachten.	1 individuele reactie	De frequentie van de trams is na start Noord/Zuidlijn verhoogd. Het komt daarmee vaker voor dat trams op elkaar moeten wachten. De combinatie van strengelspoor en halte zorgt voor een relatief lange 'bezettijd' van dat spoor, waardoor de frequentie van een tramlijn hier niet al te groot kan zijn. Met het oog op de gebiedsontwikkeling van Oostenburg – en wat verder Zeeburgereiland en IJburg (en een toekomstige brug naar Noord), zal het aantal trampassagiers, fietsers en voetgangers toenemen. Een betrouwbaar tramnetwerk met zo min mogelijk opstoppingen in de straat is prettig voor alle tramreizigers.	-
2.1.4 De drie tramhaltes op korte afstand van elkaar zijn voor de bewoners noodzakelijk, omdat het bij ieder van die haltes altijd erg druk is en de vele ouderen die hier wonen erbij gebaat zijn.	1 individuele reactie	We begrijpen de wens om de twee haltes in de straat te behouden. Het inpassen van een toegankelijke halte in de smalle straat, legt echter een groter beslag op de ruimte in de straat en gaat ten koste van bomen. Doordat de perrons groter worden, en schuin tegenover elkaar komen te liggen, is er veel te weinig ruimte voor 2 haltes. De perrons van beide haltes zouden dan veel dichter bij elkaar komen te liggen.	-
2.1.5 Lange reistijd komt ook door losse kaartverkoop, kan daar niets aan gebeuren?	1 individuele reactie	De meeste passagiers gebruiken inmiddels de OV-kaart en op veel plaatsen in de stad zijn inmiddels kaartautomaten geplaatst. Hierdoor worden steeds minder kaartjes in de tram en bus gekocht. Op termijn wordt het mogelijk de bankpas als OV-kaart te gebruiken, waardoor er minder of geen kaartverkoop in de tram meer nodig is en het in- en uitstappen sneller gaat.	-
2.1.6 Voorkom oponthoud en zorg dat tramdeuren weer net als vroeger onmiddellijk open gaan.	1 individuele reactie	Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheid om bij elke halte alle deuren te openen voor zowel instappers als uitstappers. Hier zitten voor- en nadelen aan (denk aan een toename van zwart rijden). Momenteel is een GVB brede overstap naar een zogenaamd 'open instapregime' nog niet aan de orde.	-
3. Verkeersveiligheid			
3.1 Algemeen			
3.1.1 De verschillende verkeerstromen in de straat zullen door ontwikkelingen vanuit de omgeving de komende periode toenemen. Met name het aantal fietsers! De huidige verkeerssituatie /-veiligheid is niet optimaal en moet verbeterd worden.	BIZ OCP	We hebben in de Nota van Uitgangspunten ook het oplossen van knelpunten voor fietsers opgenomen. In de volgende fase wordt een concreet ontwerp gemaakt voor de straat, dit wordt getoetst op onder andere de verkeersveiligheid.	++
3.1.2 Wat doet de gemeente aan drukke verkeersstromen als gevolg van asociaal verkeersgedrag?	1 individuele reactie	We kunnen de infrastructuur aanpassen om zaken zoveel mogelijk te voorkomen. Bij een nieuw ontwerp zal getoetst worden of het ontwerp veilig is en of er geen asociaal verkeersgedrag wordt uitgelokt.	+

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
3.1.3 Is het mogelijk om de verharding van de middenstrook, tussen en naast de tramsporen, door gras te vervangen - net als in de Sarphatistraat tussen Hoogte Kadijk en Muiderpoort.	1 individuele reactie	De voorkeursvariant, die opgesteld is mede naar aanleiding van de inspraakreacties, gaat uit van een autoluwe straat, waarbij gemotoriseerd verkeer in één richting meerijdt over de trambaan. De trambaan moet overrijdbaar zijn voor nood- en hulpdiensten, dat lukt niet als er gras tussen de sporen ligt. Ook rijden veegwagens van de stadsreiniging mee over de trambaan.	-
3.1.4 Maak van de Czaar Peterstraat een voorrangsweg ter bevordering van de verkeersveiligheid. In de praktijk werkt het zo al omdat het voor de Czaar Peterstraat, zowel als de zijstraten natuurlijk aanvoelt.	Fietsersbond 1 individuele reactie	De Czaar Peterstraat is momenteel geen voorrangsweg omdat het een 30 km/pu weg is. Op dergelijke wegen gelden de regels vanuit het 'Duurzaam veilig principe'. Deze schrijven voor dat de betreffende weg geen voorrangsweg mag zijn. In de volgende projectfase wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt en onderzocht hoe op een veilige manier de straat autoluw gemaakt kan worden. Een belangrijk aandachtspunt hierbij zijn de kruisingen en in- en uitvoegend verkeer.	-
3.1.5 Vervang de bestaande drempels in de Czaar Peterstraat door echte 30 km-drempels.	Fietsersbond	In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning verder opgepakt om tot een veilige inrichting van de straat te komen.	+
3.2 Veiligheid fietsverkeer			
3.2.1 De Nota van Uitgangspunten is eenzijdig gericht op het openbaar vervoer en onvoldoende op verbetering van het Plusnet Fiets.	Fietsersbond 2 individuele reacties	Mede vanwege uw inspraakreacties is een nieuwe variant toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten waarbij het fietspad breder wordt.	++
3.2.2 Aan de oostzijde rijden fietsers met het autoverkeer mee op een te smalle gecombineerde rijbaan van 3,30 m. Kan deze rijbaan verbreed worden? Als het strengelspoor verdwijnt kan het autoverkeer over de hele lengte van de straat over de trambaan meerijden.	Fietsersbond	Er is een nieuwe uitwerkingsvariant toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten waarbij de auto in één richting over de trambaan meerijdt, dit is de voorkeursvariant. Fietsers rijden stad-in en stad uit over een fietspad. In de volgende projectfase zullen we onderzoeken welke maatregelen genomen moeten worden om het autoverkeer in de straat te ontmoedigingen en hoe de auto op een veilige manier mee kan rijden op de trambaan.	++
3.2.3 Pas bij herprofilering geen klinkers toe. Conform het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is voor een comfortabele fietsroute toepassing van asfalt in een Plusnet noodzakelijk.	Fietsersbond	We nemen deze wens mee in onze ontwerpverkenning in de volgende fase.	+
3.2.4 Aan de westzijde is het fietspad te smal. Maak dit waar mogelijk breder. De norm is 2.50 m.	Fietsersbond	Er is een nieuwe uitwerkingsvariant toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten waarbij het fietspad aan weerszijden wordt verbreed naar 2,50 meter. De auto rijdt daarbij in een richting mee met de tram over de trambaan.	++

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
3.2.5 Fietsoversteek Czaar Peterstraat tussen Oostenburgerpark en Cornelis Vermuydenstraat veiliger maken voor schoolkinderen.	Het Eilandenoverleg Basisschool Oostelijke Eilanden	In de volgende fase wordt een concreet ontwerp gemaakt voor de straat. In die fase wordt onderzocht hoe de verkeersveiligheid kan worden geborgd en waar deze kan worden verbeterd.	+
3.2.6 Kunnen de haakse bochten in het fietspad rond tramhalte Eerste Coehoornstraat afgeschuind worden. De scherpe bochten passen niet bij het karakter van Plusnet Fiets.	Fietsersbond	In de volgende fase van het project worden de ontwerpen concreter uitgewerkt. Dan kan gekeken worden of dit mogelijk is.	+
4. Groen, bomen en ruimtelijke kwaliteit			
4.1 Bomen- en groencompensatie			
4.1.1 Plannen gaan ten koste van groenvoorzieningen en leefomgeving/leefbaarheid. De doorlopende bomenrijen geven de straat zijn karakter en moet behouden blijven.	6 individuele reacties	Zie ook paragraaf 3.4 van deze Nota van Beantwoording. Het stadsdeel heeft in 2018 het project verzocht de vervanging van alle bomen mee te nemen bij de herinrichting van de straat. De beheervisie van stedelijk groenbeheer is alleen bomen te kappen als er sprake is van een veiligheidsrisico of andere noodzaak. Dit is niet noodzakelijk voor de herinrichting van de straat. Alleen ter plaatse van toegankelijke tramhaltes zal geen ruimte zijn voor bomen. Bij de actualisatie van de Nota van Uitgangspunten is het vervangen van alle bomen daarom geen onderdeel meer van het project. Wij zullen in de volgende fase onderzoeken hoe de haltes zo gepositioneerd kunnen worden dat er min mogelijk gezonde bomen gekapt hoeven te worden.	++
4.1.2 Het huidige groen (=bomen) moet zoveel mogelijk behouden blijven. Het bomenonderzoek wordt niet juist geïnterpreteerd. Het verplaatsen van volgroeide bomen kan niet en terugplaatsen met jonge boompjes is geen vergelijkbare vervanging. Het maakt het straatbeeld kapot en de bewoners op bovenliggende verdiepingen hebben geen zicht meer op groen, zoals nu wél het geval is.	2 individuele reacties	Zie antwoord bij 4.1.1.	++

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
4.1.3 De conclusie boomonderzoek komt niet overeen met de onderzoeksresultaten. Niet alle bomen zijn ziek. Uit boomonderzoek door Prohold hebben 43 bomen nog een levensverwachting > 10 jaar, 19 bomen 5-10 jaar en 10 bomen max 5 jaar. Bomenwacht: 32 handhaven / 14 groeibevorderende middelen. Betrek de bomensituatie ook bij de besluitvorming: alleen daar een nieuwe halte waar bomen al weg zijn of nog weg moeten vanwege slechte conditie.	3 individuele reacties	Zie antwoord bij 4.1.1	++
4.1.4 Door gebrek aan ruimte in de Czaar Peterstraat, parkeren de bewoners hun fietsen zoveel mogelijk in de zijstraten. Mede doordat veel van de fietsnietjes verdwenen zijn om plaats te maken voor groenbakken. Blijven deze bakken wel behouden?	1 individuele reactie	In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt. De inrichting van de trottoirs (terrassen, fietsnietjes, groenbakken en bomen zijn) blijft zoveel mogelijk behouden. Bewoners en ondernemers worden betrokken bij het verder uitwerken van het ontwerp.	+
4.2 Ruimtelijke kwaliteit			
4.2.1 Met het doorvoeren van de plannen neemt de ruimtelijke kwaliteit van de buurt af.	6 individuele reacties	Mede naar aanleiding van uw inspraakreacties wordt de herinrichtingsopgave ntegraler opgepakt, met zoveel mogelijk behoud van de ruimtelijke kwaliteit.	+
4.2.2 Eerdere zorgvuldig geplande kwaliteitsverbeteringen dreigen teniet gedaan te worden door een eenzijdige aanpak van het tramverkeer. Beide oplossingsrichtingen hebben als nadeel dat eerder gecreëerde ruimte (opheffen van parkeerplekken) verloren gaat.	2 individuele reacties	Zie antwoord bij 4.2.1.	+
5 Waterkering/damwand			
5.1 Algemeen			
5.1.1 Er heerst verontrusting over een waterkering/damwand van het Funen die blijkbaar onder de tramrails in de straat ligt, en die noodzakelijk zou zijn voor de waterhuishouding in de buurt. Deze informatie blijkt in de hele opzet voor het plan niet te zijn meegenomen. Meer onderzoek i.s.m. Waternet en het delen van de uitkomsten met de buurt wordt gevraagd.	2 individuele reacties	De Czaar Peterstraat zelf is geen waterkering. Er loopt een tertiaire kering over de Oostenburgergracht en de Cruquiskade die de Czaar Peterstraat kruist ter hoogte van de Oostenburgergracht. Op basis van een Quick Scan naar de kabels en leidingen in de straat is geconstateerd dat er weinig kabels en leidingen aanwezig zijn die van invloed zijn op de ontwerpen. In de volgende projectfase wordt de ondergrond nader in beeld gebracht.	+

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
6. Route, haltes en overstapmogelijkheden			
6.1 Algemeen			
6.1.1 Door het vervallen van haltes rijdt de tram sneller maar zijn tramreizigers juist langer onderweg.	1 individuele reactie	Zie ook het antwoord bij 1.1.5. Bij het vervallen van 1 halte zal een deel van de tramreizigers inderdaad een langere loopafstand krijgen. De loopafstanden voor de voorkeurslocatie bij de Cruquiusstraat zijn in beeld gebracht. Voor het merendeel van de buurt blijft de loopafstand maximaal 400 m, voor een deel wordt de loopafstand maximaal 600 m. In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt en onderzocht wat, gezien alle belangen en wensen, de beste plek is voor een halte.	-
6.1.2 Het GVB houdt geen rekening met de (groeiende) groep ouderen en mensen met een beperking. Door minder haltes en dus grotere loopafstanden worden zij gedupeerd en het OV juist minder aantrekkelijk.	1 individuele reactie	Zie ook het antwoord bij 6.1.1. In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt en onderzocht wat, gezien alle belangen en wensen, de beste plek is voor een halte.	-
6.2 Hoogte Kadijk			
6.2.1 De populariteit van de halte Hoogte Kadijk t.o.v. de andere haltes wordt overdreven. Om over te stappen op bus 22 kun je beter een halte verder gaan. De halte is vooral populair bij toeristen die brouwerij Het IJ of de Dappermarkt willen bezoeken, maar vervult geen belangrijke rol in OV-voorziening van de buurt.	1 individuele reactie	We gaan uit van de in-/uitstapgegevens van het GVB. Zie ook het antwoord bij 6.1.1. In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt en onderzocht wat, gezien alle belangen en wensen, de beste plek is voor een halte.	-
6.2.2 De tramhalte Hoogte Kadijk is geen redelijk alternatief voor bijvoorbeeld de 1e Coehoornstraat. Voor bewoners van de Eilanden en de Czaar Peterbuurt is de tramhalte bij de Hoogte Kadijk niet te vergelijken met de tramhaltes in de Czaar Peterstraat. Om er te komen moet je twee kruispunten met stoplichten passeren. Daarnaast is er veel fietsverkeer op de Sarphatistraat, Zeeburgerstraat en Oostenburgergracht/Cruquiuskade dat moet worden gekruist. Al met al kost dit veel tijd.	1 individuele reactie	Zie ook het antwoord bij 6.1.1. In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt en onderzocht wat, gezien alle belangen en wensen, de beste plek is voor een halte.	+

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
6.3 Eerste Coehoornstraat			
6.3.1 Er wordt vooral gekeken naar het OV-aanbod van Oostenburg via de Cruquiusstraat. Echter lijn 10 is een belangrijke verbinding naar het centrum voor bewoners van zowel Wittenburg als Kattenburg. De halte verplaatsen naar het midden van de Czaar Peterstraat maakt de weg ernaar toe onnodig langer.	1 individuele reactie	Zie ook het antwoord bij 6.1.1. In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt en onderzocht wat, gezien alle belangen en wensen, de beste plek is voor een halte	-
6.3.2 Een extra halte maken bij de hoek van de Frans de Wollantstraat en de halte 1e Coehoornstraat handhaven. Daarmee kan zowel Oostenburg als het Funen worden ontsloten.	1 individuele reactie	In de volgende projectfase wordt de ontwerpverkenning nader uitgewerkt en onderzocht wat, gezien alle belangen en wensen, de beste plek is voor een halte.	-
6.3.3 Er wordt voorgesteld de huidige halte Coehoornstraat slechts 140 meter te verplaatsen. Is dat het waard om een hele nieuwe halte aan te leggen?	1 individuele reactie	Het openbaar vervoer moet voldoen aan de eisen van toegankelijkheid voor iedereen, ook gehandicapten. Hiervoor moeten de haltes aan bepaalde maatvoering voldoen, breder en hoger voor gelijkvloerse instap met de tram. Er moet dus sowieso een nieuwe halte aangelegd worden.	-
7.1 Voorkeur indeling / oplossingsrichting			
7.1.1 De Fietsersbond kiest voor het model met autoverkeer voor de tramhalte langs zoals in figuur 15. Nog liever zien wij dat het autoverkeer over de hele lengte over de trambaan blijft rijden.	Fietsersbond	Deze uitwerkingsvariant is toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten. Zie ook de beantwoording van reacties onder punt 3 Veiligheid.	++
7.1.2 Voorkeur voor model met auto voor de tramhalte langs. Daarnaast het doorgaand autoverkeer verder beperken door verkeerscirculatiemaatregelen. Er zijn weinig voordelen in de aanleg van een rammelstrook tussen de trambanen, de verwachting is dat dit auto's niet zal weerhouden. Handhavingsmaatregelen zullen meer effect sorteren.	Het Eilandenoverleg	Mede naar aanleiding van uw inspraakreacties is de Nota van Uitgangspunten aangepast. Er is een nieuwe uitwerkingsvariant toegevoegd waarbij de auto over de trambaan meerijdt, dit is de voorkeursvariant. In de volgende projectfase zullen we onderzoeken welke maatregelen genomen moeten worden om het autoverkeer in de straat te ontmoedigingen en hoe de auto op een veilige manier mee kan rijden op de trambaan. Wij werken de verkeerscirculatie en eventuele maatregelen in de volgende fase van het project uit.	++

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
7.1.3 Is het niet mogelijk om het project gefaseerd uit te voeren? Eerst één halte opheffen met behoud van strengelspoor en analyseren wat dat aan tijdwinst oplevert. De huidige haltes zijn prima. Liever investeren in verbreding van de fietspaden (Plusnet Fiets!) De auto moet juist ondergeschikt aan de fiets worden!	2 individuele reacties	Een groot deel van het knelpunt voor een betrouwbaar tramnetwerk zit hem in de aanwezigheid van het strengelspoor. Er is een uitwerkingsvariant toegevoegd waarbij het fietspad wordt verbreed. De straat krijgt een autoluwe inrichting.	- / +
7.1.4 Suggesties vanuit de buurt: • Maak van de Czaar Peterstraat een fietsstraat: de auto is te gast. Als dit gerealiseerd wordt, dan kunnen de auto's achter de tramhalte langs rijden. Mocht de fietsstraat niet haalbaar zijn, dan moeten de auto's voor de tramhalte langsrijden. Het onderliggende doel is om de snelheid en de hoeveelheid van het autoverkeer zo veel mogelijk te beperken. • Halte richting centrum: voor InStock (nr. 21-23), halte richting Azartplein voor nr. 16-22. Reden voor deze voorkeur voor haltes, zijn een goede bereikbaarheid van het gezondheidscentrum voor mensen die minder goed ter been zijn. En doordat in deze situering van haltes zowel het auto- als fietsverkeer moeten afbuigen met als doel de snelheid te beperken. • Wanneer er toch gekozen wordt voor haltes aan weerszijde van de Cruiquiusweg, dan is dat wat de BIZ OCP betreft onder de voorwaarde: GEEN versmalling van de stoep, wat betekend dat er een lichte bocht n de rails moet komen. • Voor de gehele straat moet duidelijker aangegeven worden dat het een 30 km zone is - dat is ook op dit moment al het geval, maar dat is niet duidelijk in de beleving van de automobilisten. • Een verbod op verkeer tegen de rijrichting in, m.u.v. de hulpdiensten. Mogelijk door het aanleggen van een groenstrook in de trambaan (zoals ook in de Sarphatistraat is toegepast).	BIZ OCP 9 individuele reacties	In de volgende fase van het project, waarin wij de oplossingsrichtingen en uitwerkingsvarianten verder gaan uitwerken, zullen wij deze suggesties en belangen meenemen. Zie ook hoofdstuk 3 van deze Nota van Beantwoording. De voorkeursvariant, die opgesteld is mede naar aanleiding van de inspraakreacties, gaat uit van een autoluwe straat, waarbij gemotoriseerd verkeer in één richting meerijdt over de trambaan. De trambaan wordt iets opgeschoven in oostelijke richting en aan beide zijden van de trambaan komt een breder fietspad. De straat is te smal voor een fietsstraat in één richting en fietspad in andere richting. De huidige rijbaan met fietsstrook voldoet niet aan de benodigde maatvoering.	+

Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
• De Czaar Peterstraat is lang en recht, het is daarom zoals ook hierboven wordt genoemd belangrijk om middels de inrichting snelheid beperkende maatregelen te nemen, ter verbetering van de verkeersveiligheid. • De stoep aan de winkelzijde NIET versmallen: zoals eerdergenoemd, hebben ondernemers en gemeente juist geïnvesteerd in een verbetering van de inrichting van de trottoirs, waardoor er nu terrassen mogelijk zijn. In de afmetingen van deze terrassen zit geen rek: ook „minimale invloed" op de breedte van de trottoirs, betekend dat er geen terras meer mogelijk is. • Compensatie voor het groen dat verdwijnt. • Maak de oversteekplaatsen voor voetgangers zo veilig mogelijk. Deze plekken worden gebruikt door kinderen op weg naar school. In de praktijk negeren de fietsers de oversteekplaatsen en wordt er hard door gereden. • Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer moeten voorrang krijgen t.o.v. het autoverkeer. • Hoge bomen juist kenmerkend voor de straat, deze moeten zoveel mogelijk behouden worden. • De stoep is op veel plekken al te smal, deze nog smaller maken is niet prettig voor voetgangers. • Grootste irritatiepunt zijn stilstaande auto's (laden/lossen) die de hele weg blokkeren voor alle verkeersstromen. • Maak van de Czaar Peterstraat een voorrangsweg. Het zou de veiligheid zeker verhogen. • Aan de bestaande gecombineerde rijweg voor auto en fiets door de Czaar Peterstraat hoeft niets te worden veranderd, hooguit eventueel te voorzien van rood asfalt (30 km met auto te gast) • Er komt ruimte vrij tegenover restaurant Instock (omdat daar de tramhalte verdwijnt), waardoor er een paar parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd voor insteekparkeren.			

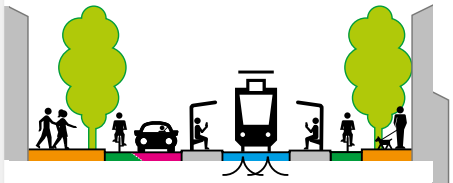
Bijlage I: Reactie tabel

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Inspraakreacties	Beantwoording ++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging - = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	Conclusie
• De auto kan op de trambaan rijden > dit remt ter plekke de snelheid af (ter bevordering van de veiligheid) • Er zou rood asfalt geplaatst moeten worden (zie Sarphatistraat) • Meer borden 30km/uur • Stadsreiniging corrigeren in snelheid want rijden veel te hard • Auto's en fietsen samen op zelfde weg levert nu weinig tot geen ongelukken op. • De tram rustig door de Czaar Peterstraat laten rijden (2-baans). Alle bomen weg. • Op de Linnaeusstraat bij de Hema rijden de auto's ook over de trambaan en ook op de van Woustraat. De straat wordt 2 richtingsverkeer, ook voor auto's. • Rood asfalt. • Tram en auto's zijn te gast. • Voorkeur voor nieuwe halte situeren ter hoogte van kavel 22, nummer 22. • Met het oog op toenemend autoverkeer vanuit Stadwerf Oostenburg liever een tweede uitvalsweg voor het autoverkeer uit Oostenburg. • Leg een fietsstrook aan tussen kruispunt Dageraadsbrug en kruispunt Oostenburgerpark als de tramhalte stad uit verlegd wordt richting Cruquiusstraat.			
7.1.5 Neem behoud van het bestaande c.q. toepassing van een nieuw strengelspoor mee bij de nadere uitwerking. Sta bij de nadere uitwerking open voor structurele wijzigingen van het straatprofiel. Denk hierbij aan het volledig opheffen van autoverkeer in de straat of het over de hele lengte laten meerijden van autoverkeer over de trambaan.	1 individuele reactie	Het strengelspoor is een groot knelpunten voor de tram dat we willen oplossen. Mede naar aanleiding van uw inspraakreactie wordt de variant autoluwe straat waarbij het autoverkeer in één richting over de trambaan meerijdt nader uitgewerkt in de volgende projectfase.	+

Bijlage II: Flyer aankondiging inspraakperiode en informatieavond

Huidige situatie tram Czaar Peterstraat (knelpunten)

1. Strengelspoor: verlaagd de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Strengelspoor is spoor waarbij de rails in elkaar verstrengeld zijn. De linker rails en de rechter rails van de sporen liggen bijna tegen elkaar aan.
2. Drie tramhaltes op korte afstand van elkaar (halte Hoogte Kadijk, halte 1e Leeghwaterstraat en halte 1e Coehoornstraat). Dit maakt dat de tram op korte afstand vaak moet halteren.
3. De bestaande tramhaltes zijn slecht toegankelijk voor mindervaliden (geen gelijkvloerse in- en uitstap).



A. Inspraakvoorstel tramhaltes en strengelspoor

Er zijn 2 oplossingsrichtingen welke het mogelijk maken om de knelpunten op te lossen:

1. **Aanleg van een nieuwe halte ter vervanging van de twee bestaande haltes (1e Coehoornstraat en 1e Leeghwaterstraat) in combinatie met het vervangen van het strengelspoor door regulier spoor**

De nieuwe tramhalte wordt centraal in de Czaar Peterstraat aangelegd, waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige gebiedsontwikkeling van Oostenburg. Deze centrale plekt ligt tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leeghwaterstraat. De tramperrons komen schuin tegenover elkaar in de straat te liggen en krijgen een gelijkvloerse in- en uitstap.

2. **Bestaande haltes 1e Coehoornstraat en 1e Leeghwaterstraat samenvoegen en vervangen strengelspoor door regulier spoor**

In deze oplossingsrichting wordt maar één nieuwe tramhalte gemaakt, er wordt een bestaande tramhalte behouden. Beide tramhaltes krijgen een gelijkvloerse in- en uitstap. Er zijn twee mogelijkheden voor het behoud van een bestaande tramhalte: de tramhalte 'stad-in' op de 1e Coehoornstraat of de tramhalte 'stad-uit' bij de 1e Leeghwaterstraat.

De nieuwe tramhalte kan gemaakt worden op drie verschillende locaties:

1. Tussen de huidige 'stad-in' halte van de 1e Coehoornstraat en de Cruquiusstraat
2. Tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leegwaterstraat
3. Ter hoogte van het voormalige strengelspoor (tussen de 1e Leegwaterstraat en de 2e Leegwaterstraat)

B. Inspraakvoorstel inpassing in de straat (uitwerkingsprincipes)

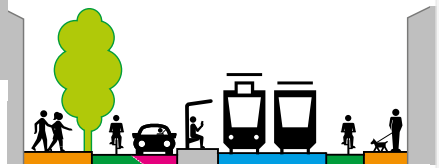
Er zijn verschillende uitwerkingsprincipes denkbaar hoe de halte kan worden ingepast in de straat

1. **Autoverkeer achter de tramhalte langs laten rijden**

Bij deze uitwerking gaat de auto achter de tramhalte langs, zoals in de huidige situatie.

Voordelen
- Tram en andere modaliteiten gescheiden, hoge betrouwbaarheid tram

Aandachtspunten
- Niet alle bomen kunnen worden teruggeplaatst, 10 tot 20 bomen verdwijnen.
- Minder ruimte voor stoep (van ca. 2.20 naar 1.80 meter)

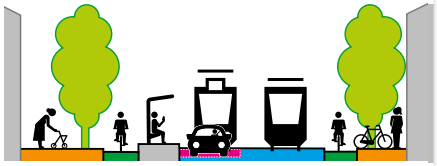


2. **Autoverkeer voor de tramhalte laten rijden**

Bij deze uitwerking rijdt de auto (deels) over de trambaan.

Voordelen
- Alle bomen kunnen worden teruggeplaatst, 5 tot 10 bomen moeten wel iets verschoven worden.

Aandachtspunten
- Tram wordt mogelijk opgehouden door de auto, die wil invoegen op de rijbaan met de fietsers of wil afslaan naar de zijstraten;
- Veiligheid van het in- en uitvoegen van auto met tram;
- Veiligheid van het in- en uitvoegen van auto met fiets



Inspraak concept Nota van Uitgangspunten

Op woensdag 6 juni 2018 start de inspraakperiode voor de concept Nota van Uitgangspunten met verschillende oplossingen voor het strengelspoor en het samenvoegen van tramhaltes. Bewoners en belanghebbenden kunnen tot en met dinsdag 17 juli 2018 reageren.

Informatie- & Inspraakbijeenkomst

Op maandag 25 juni organiseert de gemeente een informatie- & inspraakavond. Deze vindt plaats van18.00 tot 21.00 uur in het NewWerktheater (Oostenburgergracht 75). De bijeenkomst is bedoeld om u te informeren over de concept Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat. Tot 19:30 kunt u extra informatie krijgen over de Concept Nota van Uitgangspunten. Om 19:30 begint het formele inspraak gedeelte van de avond.

Meer informatie

De concept Nota van Uitgangspunten is in te zien op **www.amsterdam.nl/inspraak.** Ook kunt u hier digitaal een inspraakreactie achterlaten. Per brief kunt u ook reageren via de onderstaande adresgegevens:

Gemeente Amsterdam
Projectteam Czaar Peterstraat
T.a.v. mevrouw D. Barendregt
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Gemeente Amsterdam



Inspraak Concept Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat

Woensdag 6 juni t/m dinsdag 17 juli 2018.

De Amsterdamse binnenstad wordt alsmaar drukker. De Binnenring is een belangrijke verbindingsroute voor fietsers en het openbaar vervoer. De route vanaf het Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat in een halve ring om het centrum heen. De Binnenring wordt opnieuw ingericht, zodat deze drukke verbindingsroute - ook in de toekomst - de toegenomen drukte in het openbaar vervoer en de grote hoeveelheid fietsers aan kan.

Czaar Peterstraat

Op de Binnenring zijn er aantal knelpunten die van invloed zijn op een goede doorstroming van de tram. Het oplossen van de knelpunten op de Czaar Peterstraat zou een grote bijdrage leveren aan de verbetering van de doorstroming op de Binnenring.

Daarom wordt bij de Czaar Peterstraat bekeken of het strengelspoor vervangen kan worden door regulier spoor. Ook wordt bekeken of de twee tramhaltes samengevoegd kunnen worden tot een tramhalte met een centrale ligging in de straat.

Bijlage III: Verslag inspraakavond 25 juni 2018

Verslag inspraakbijeenkomst concept-Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat

Locatie: NewWerktheater, Oostenburgergracht 75, 1018 NC Amsterdam
Datum: 25 juni 2018, 18:00 - 20:30 uur
Aanwezig:
Anneke Fransen, voorzitter
Micha Mos, dagelijks bestuur Stadsdeel Centrum
Désirée Barendregt, projectleider Gemeente Amsterdam
Mathilda Heyman, projectassistent Gemeente Amsterdam
Jeroen van Straten, ambtelijk opdrachtgever Gemeente Amsterdam
Kiki Lauterslager, gebiedsmakelaar Gemeente Amsterdam
Danny Konings, gebiedsmakelaar (volgt Kiki Lauterslager op) Gemeente Amsterdam
Bert Kooring, Ruimte en Duurzaamheid Gemeente Amsterdam
Boni Goedhart, Vervoerregio Amsterdam (VRA)
Harold IJskes, communicatieadviseur Gemeente Amsterdam
Ron Veerman, Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB)
Jos Heijnen, fotograaf Petersburg Journaal
circa 40 bewoners en anderszins betrokkenen

Verslag: Cunera Frisart

1. **Opening**
Anneke Fransen opent plenaire deel van de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom.
De avond bestaat uit drie delen:
- inloop, belangstellenden kunnen plattegronden van de diverse varianten bekijken en alvast vragen stellen aan projectmedewerkers over concept Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat (concept nota);
- informatie (plenair), aanwezige projectmedewerkers stellen zich voor waarna conceptnota, verdere procedure en mogelijkheden voor inspraak worden toegelicht;
- inspraak (plenair), aanwezigen kunnen hun mening geven over concept nota.

2. **Presentatie concept nota (Désirée Barendregt)**

Aanleiding
De zogeheten Binnenring - Haarlemmerplein, Marnixstraat, Weteringschans, Sarphatistraat, Czaar Peterstraat - is een belangrijke verbindingsroute voor openbaar vervoer (OV) en fietsverkeer in de steeds drukker wordende binnenstad. Het oplossen van knelpunten op de Binnenring levert een grote bijdrage aan verbetering van de doorstroming van de tram en afwikkeling van het vele fietsverkeer op deze route. Ter indicatie van de OV-drukte: door de Czaar Peterstraat rijden 7-8 trams/per uur per richting, op sommige andere locatie is het aantal nog veel hoger. Knelpunten voor de tram in de Czaar Peterstraat zijn het strengelspoor, drie haltes kort op elkaar en ontoegankelijke haltes.

Oplossingen
Er zijn twee oplossingsrichtingen bedacht om genoemde knelpunten op te heffen:
- vernieuwen: twee bestaande halteparen bij 1e Coehoornstraat en 1e Leeghwaterstraat verdwijnen, één nieuw toegankelijk haltepaar wordt gerealiseerd, strengelspoor wordt vervangen door dubbelspoor;

Verslag inspraakavond 25 juni 2018

- samenvoegen: één bestaande halte blijft behouden en wordt toegankelijk gemaakt, één nieuwe toegankelijke halte wordt gerealiseerd, strengelspoor wordt vervangen door dubbelspoor.

Toegankelijke haltes nemen meer ruimte in beslag dan de huidige ontoegankelijke haltes; de haltes van een nieuw haltepaar zullen dan ook schuin tegenover elkaar worden gerealiseerd, aangezien voor recht tegenover elkaar onvoldoende ruimte is.
Mogelijke plekken voor nieuw diagonaal haltepaar zijn bijvoorbeeld:

- ten zuiden van afslag Cruquiusstraat en blok tussen Cruquiusstraat en 1e Leeghwaterstraat;
- blok tussen Cruquiusstraat en 1e Leeghwaterstraat en blok tussen 1e Leeghwaterstraat en 2e Leeghwaterstraat.

Mogelijke plekken voor samenvoegen halte zijn bijvoorbeeld:

- stad inwaarts halte Coehoornstraat behouden en toegankelijk maken;
- stad uitwaarts halte 1e Leeghwaterstraat behouden en toegankelijk maken.

Zoekplekken voor nieuwe toegankelijke halte:

- blok tussen Coehoornstraat en Cruquiusstraat;
- blok tussen Cruquiusstraat en 1e Leeghwaterstraat;
- blok tussen 1e Leeghwaterstraat en 2e Leeghwaterstraat.

Uitwerkingsprincipes zijn:

- autoverkeer achter tramhalte langs:
  - conform huidige situatie, auto met fiets
  - fietsparkeren en laden/lossen dan aandachtspunt, liever niet waar tramperron ligt
  - 10-20 bomen komen niet terug (afhankelijk van oplossingsrichting)
  - auto voor tramhalte langs:
- auto rijdt ter hoogte van halte over trambaan en dus voor tram uit of achter tram aan
  - belemmering tram (wanneer deze achter auto's rijdt)
  - veilig in- en uitvoegen auto en tram
  - veilig in- en uitvoering auto en fiets
  - 5-10 bomen moeten verschoven worden en staan in het trottoir.

Profielen op diverse locaties in Czaar Peterstraatstraat (gezien vanaf even zijde naar oneven zijde, breedte trottoirs fluctueert ten gevolge van al dan niet inspringen gevelwand):

- huidige situatie tussen Coehoornstraat en Cruquiusstraat:
- trottoir/boom 4.15m, fiets/auto 3.80m, 2richtingen tram 5.85m, fiets 2.00m, trottoir/boom 4.15m
- auto achter tramhalte langs:
- trottoir 2.55m, fiets/auto 3.60m, halte 2.10m, 2richtingen tram 5.60m, fiets 2.00m, trottoir/boom 4.10m
- auto voor tramhalte langs, voor tram/auto-tram is breder profiel nodig dan voor 2richtingen tram omdat auto niet strak in een rails rijdt:
- trottoir/boom 4.25m, fiets 2.00m, halte 2.10, tram/auto stad uit 3.25m, tram stad in 3.14m, fiets 2.00m, trottoir/boom 3.21m
- huidige situatie ter hoogte van strengelspoor:
- trottoir/boom 4.25m, fiets/auto 3.75m, halte/tram/halte 1.60/2.65/1.60m, fiets 2.00m, trottoir/boom 4.10m
- nieuwe situatie dubbelspoor waar geen halte is:
- trottoir/boom 4.50m, fiets/auto 3.50m, 2richtingen tram 5.85m, fiets 2.00m, trottoir/boom 4.10m

Verslag inspraakavond 25 juni 2018

Vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

V Over hoeveel lengtemeters gelden bovengenoemde profielen?

A Mw. Barendregt legt uit, dat dit afhangt van bij welk blok tramhalte komt.
Ter hoogte van de halte is het profiel 30-31m lang, inclusief ruimte voor oversteken en vloeiend verloop 'bochten' (ter voorkoming van 'piepend' rijden) is dat 60m.

V Spreker meent, dat knelpunt laden/lossen meevalt, aangezien maar aan een kant van de straat autoverkeer rijdt.

V Bewoner uit Oost informeert wat – met voetganger-fiets-auto als volgorde van belangrijkheid voor ogen – in het kader van verbetering van de Binnenring nu eigenlijk verbetert in de Czaar Peterstraat.

A Mw. Barendregt antwoordt, dat de situatie voor genoemde verkeersstromen zeker niet verslechtert, ook niet spectaculair verbetert; wel zal de doorstroming van het openbaar vervoer aanzienlijk verbeteren.

V Heeft de gemeente contact gehad met Waternet? Tijdens een andere bijeenkomst, waar onder andere waterstand aan de orde kwam, werd namelijk gezegd dat de trambaan tevens als waterkering fungeert.

A Mw. Barendregt bedankt voor dit signaal en zal hierover contact opnemen met Waternet.

V Is rekening gehouden met aanzuigende werking van andere ontwikkelingen in de buurt (bijvoorbeeld bouwplannen op Oostenburg)?

A Mw. Barendregt bevestigt, dat ontwikkelingen in de omgeving worden betrokken bij prognoses voor fiets-/autoverkeer.

V Czaar Peterstraat wordt racebaan als strengelspoor vervangen wordt door dubbelspoor.

3. Inspreken

Hoe inspraakreactie geven
Inspreken kan op de volgende manieren:

- per e-mail: czaarpeterstraat@amsterdam.nl;
- per post: Gemeente Amsterdam, Projectteam Czaar Peterstraat, t.a.v. Désirée Barendregt, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam;
- door invullen reactieformulier tijdens deze inspraakbijeenkomst;
- door inspreken wanneer stadsdeelcommissie plan bespreekt (let op: inspreektijd moet van tevoren aangevraagd worden!).

Wat gebeurt er met inspraakreacties

In Nota van Beantwoording wordt antwoord gegeven op alle formeel ingebrachte inspraakreacties (wat ermee wordt gedaan en waarom). De concept-beantwoording wordt medio september 2018 ter advies voorgelegd aan de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum. Daarna stelt college van Burgemeester en Wethouders Nota van Beantwoording vast (eind oktober 2018). Vervolgens worden de mensen die een inspraakreactie hebben gegeven door de Gemeente geïnformeerd over de beantwoording.

Verslag inspraakavond 25 juni 2018

Vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

V Bewoner verzoekt om ook telefoonnummer/adres te gebruiken om te informeren, aangezien zij geen e-mailadres heeft.

V Suggestie: leg informatie ook in het Lloyd Hotel, want KNSM-eiland heeft geen buurthuis waar informatie ingezien zou kunnen worden en de plannen treffen ook veel bewoners van KNSM-eiland, die gebruik maken van deze tramroute (overigens: het laatste geldt ook voor veel medewerkers van de Reiniging).

Inspraakreacties (I)

I Bewoner uit Vondelparkbuurt constateert, dat plan zich met name richt op verbeteringen ten behoeve van tram, er is minder gekeken door bril van bewoners en ondernemers. Wat betreft eenvoud, continuïteit van lange lijnen, groenstructuur: verwijderen/verplaatsen van bomen leidt tot 'wond' in Czaar Peterstraat. Houd optie mét strengelspoor ook open. (Uit applaus dat opklinkt, blijkt dat meer aanwezigen dit onderschrijven)

I Winkelier Czaar Peterstraat verzoekt om structurele oplossing om het veelvuldig over de trambaan rijden tegen te gaan daar waar dit niet is toegestaan (gebeurt zowel tegen verkeer in als met verkeer mee).

I Winkels hebben last van en zijn klaar met al die bouwprojecten. Laat Czaar Peterstraat zoals ie is!

I Behoud van strengelspoor is goede optie.

Als toch gekozen wordt voor opheffen strengelspoor dan graag:
- geen trottoirversmalling ter hoogte van winkel/ terrassen, bochten werken ook snelheidremmend;
- van Czaar Peterstraat fietsstraat maken, waar auto te gast is;
- 30km-zone duidelijk aangeven, zoals nu aangegeven is onduidelijk, ook gemeenteauto's rijden te hard;
- behoud tramhalte ter hoogte van gezondheidscentrum ten behoeve van wie hier ziek/ slecht ter been naartoe moet.

I Tramhalte graag zo dicht bij gezondheids-centrum/ apotheek als mogelijk.

I Jeroen Verhulst namens Eilandenoverleg:
- behoud twee haltes in verband met dwarsvaarten, Oostenburg en Wittenburg hebben immers geen tram;
- halte 1e Coehoornstraat: stad uitwaarts tussen 1e Coehoornstraat en Cruquiusstraat;
- andere halte: Lijndenstraat, er komt immers veel nieuwbouw op Oostenburg en vanaf VOC-kade naar tramhalte 1e Coehoornstraat is veel te ver (circa 700m);
- voorkeur: autoverkeer voor tramhalte langs;
- géén rammelstrook: houdt auto namelijk niet tegen en geeft wel veel lawaai;
- fietsoversteek Cornelis Vermuydenstraat moet veiliger gemaakt worden.

I Zebrapad Czaar Peterstraat/1e Coehoornstraat is weliswaar aangelegd ten behoeve van een veilige

Verslag inspraakavond 25 juni 2018

route tussen huis en school op verzoek van de BOE-school, het is echter, ook in het kader van Plusnet fiets, logischer om voorrang te geven aan verkeer rijdend in de Czaar Peterstraat en niet aan verkeer komend uit zijstraten. Gevolg van de huidige situatie is dan ook dat regelmatig conflicten plaatsvinden tussen fietsers/ voetgangers en overig verkeer.

- Bereken hoe groot tijdwinst is bij het opheffen van één halte. Groei van fiets-/autoverkeer ten gevolge van komst nieuwbouw Oostenburg vraagt wellicht om kruising. In dat geval wordt tijdwinst weer tenietgedaan. Absurd om bomen te laten verdwijnen!

- Kijk bij het maken van keuzes (voor locaties) goed wat er ter plaatse achter de gevel zit (centrale ontsluiting et cetera). Leefkwaliteit moet optimaal blijven, hiervoor is behoud bomen noodzakelijk. Doorstroming verkeer wordt vooral belemmerd door de vele pakketbezorgers.

- In de voorstellen krijgt tram ruimte, terwijl de fiets juist ruimte nodig heeft. Met de plannen moet als eerste het fietsverkeer bediend worden en met het voorgestelde smalle fietspad is dat niet het geval. Oplossing: autoverkeer niet meer door Czaar Peterstraat of uitsluitend over trambaan dus geen eigen rijbaan, waardoor ruimte vrijkomt voor bredere fietspaden.
- Breed fietspad kan ook gebruikt worden door nood- en hulpdiensten.
- Houd er in de plannen rekening mee, dat voetganger over trottoir moet kunnen lopen. Nu moet voetganger vaak van trottoir af, omdat dit bezet wordt door allerlei andere zaken (plantenbakken, bomen, geparkeerde fietsen et cetera).

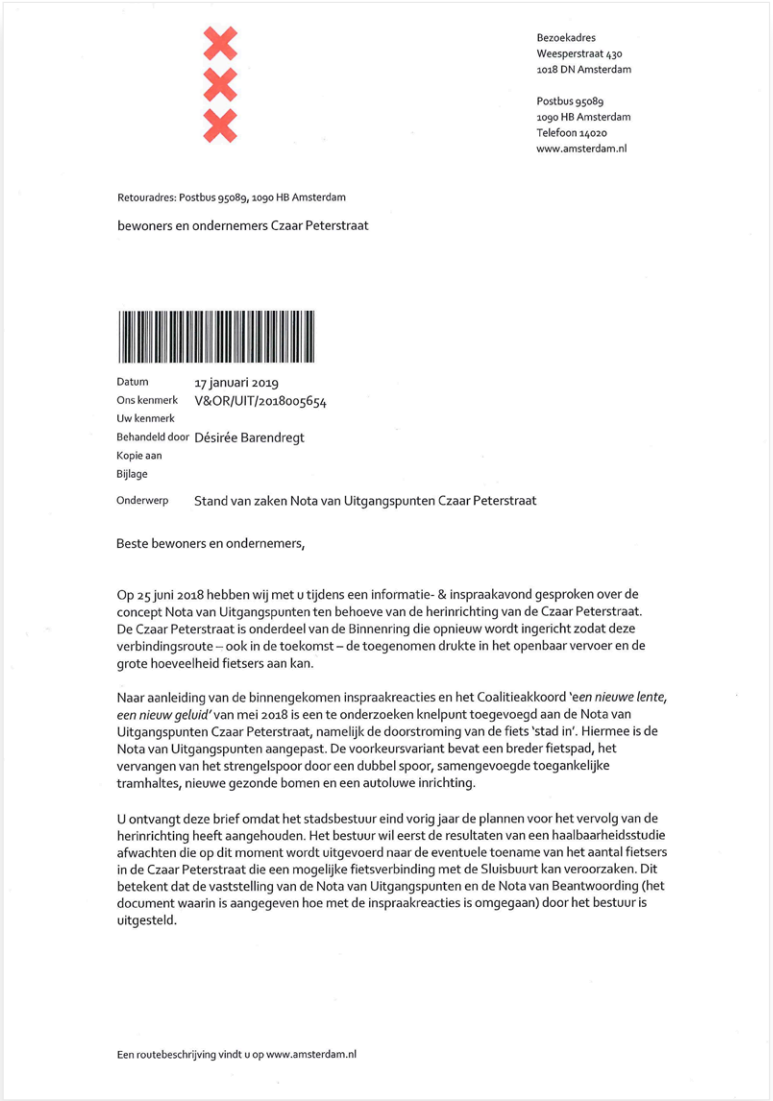
4. Vervolg procedure

Procedure ziet er als volgt uit:
- formele (inspraak)reacties kunnen nog tot en met 17 juli 2018 naar de Gemeente gestuurd worden (zie boven, bij 3. Inspreken/ Hoe inspraakreactie geven);
- na vaststellen Nota van Beantwoording door college van Burgemeester en Wethouders ontvangt u de nota, naar verwachting november 2018;
- oplossingsrichtingen worden verder uitgewerkt in Programma van Eisen, inclusief eventuele wijzigingen naar aanleiding van inspraak;
- bij gemeenteraad wordt krediet aangevraagd voor opstellen van Programma van Eisen, naar verwachting december 2018.

5. Informatie

Nu al : www.amsterdam.nl/czaarpeterstraat.nl
Na de zomer : huis-aan-huis informatiebrief,
Petersburg Journaal.
Niets missen? : meld u aan voor ons e-mailbestand.
Nog vragen? : stel ze via czaarpeterstraat@amsterdam.nl.

Bijlage IV: Brief aanhouden NvU



Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 14020
www.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

bewoners en ondernemers Czaar Peterstraat

Datum 17 januari 2019
Ons kenmerk V&OR/UIT/2018005654
Uw kenmerk
Behandeld door Désirée Barendregt
Kopie aan
Bijlage

Onderwerp Stand van zaken Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat

Beste bewoners en ondernemers,

Op 25 juni 2018 hebben wij met u tijdens een informatie- & inspraakavond gesproken over de concept Nota van Uitgangspunten ten behoeve van de herinrichting van de Czaar Peterstraat. De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring die opnieuw wordt ingericht zodat deze verbindingsroute – ook in de toekomst – de toegenomen drukte in het openbaar vervoer en de grote hoeveelheid fietsers aan kan.

Naar aanleiding van de binnengekomen inspraakreacties en het Coalitieakkoord '*een nieuwe lente, een nieuw geluid*' van mei 2018 is een te onderzoeken knelpunt toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat, namelijk de doorstroming van de fiets 'stad in'. Hiermee is de Nota van Uitgangspunten aangepast. De voorkeursvariant bevat een breder fietspad, het vervangen van het strengelspoor door een dubbel spoor, samengevoegde toegankelijke tramhaltes, nieuwe gezonde bomen en een autoluwe inrichting.

U ontvangt deze brief omdat het stadsbestuur eind vorig jaar de plannen voor het vervolg van de herinrichting heeft aangehouden. Het bestuur wil eerst de resultaten van een haalbaarheidsstudie afwachten die op dit moment wordt uitgevoerd naar de eventuele toename van het aantal fietsers in de Czaar Peterstraat die een mogelijke fietsverbinding met de Sluisbuurt kan veroorzaken. Dit betekent dat de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten en de Nota van Beantwoording (het document waarin is aangegeven hoe met de inspraakreacties is omgegaan) door het bestuur is uitgesteld.

Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam

Datum 17 januari 2019
Kenmerk
V&OR/UIT/2018005654
Pagina 2 van 2

De verwachting is dat het onderzoek in het eerste kwartaal van 2019 wordt afgerond, waarna duidelijk wordt of en zo ja welke gevolgen dit onderzoek heeft voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat. We brengen u uiteraard van de uitkomsten en de eventuele gevolgen voor de vaststelling van de nota van uitgangspunten en de nota van beantwoording op de hoogte.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u mij bereiken per mail Czaarpeterstraat@amsterdam.nl of telefonisch 06 53 24 62 60.

Met vriendelijke groet,

Désirée Barendregt
Projectmanager
Gemeente Amsterdam

Bijlage V: Verslag informatieavond 27 oktober 2021

Verslag informatieavond herinrichting Czaar Peterstraat, onderdeel van de fiets – en OV-Binnenring

27 oktober 2021, Inntel Hotel Amsterdam Landmark, VOC-kade 600 (Oostenburg

Wendy Schipper, omgevingsmanager, opent het centrale deel van de avond en heet iedereen van harte welkom. Zij stelt de aanwezigen vanuit de gemeente voor: Micha Mos, lid Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum.
Daarnaast zijn aanwezig van het projectteam:

- Désirée Barendregt, projectmanager
- Marjelle Wagener, assistent projectmanager
- Naomie Pengel, project assistent, notulist
- Hans Kaljee, stedelijk boomconsulent
- Bas de Joode, communicatie adviseur
- Bert Kooring, verkeersontwerper

Vervolgens licht zij het programma toe: Micha Mos zal openen met een welkomstwoord, waarna Désirée Barendregt een presentatie over de plannen voor de herinrichting op de Czaar Peterstraat zal geven. Hierna is er ruimte voor vragen. Van deze avond wordt een filmclip gemaakt met een sfeerbeeld van de avond. Deze wordt op de website van het project geplaatst.

Welkomstwoord Micha Mos

De heer Mos is blij veel bewoners, ondernemers en andere betrokkenen te zien. De vorige informatieavond, over de inspraakperiode, is alweer 3 jaar geleden. De ambities die destijds zijn geformuleerd, waaronder verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer, gelden nog steeds. De inbreng vanuit de buurt, bijvoorbeeld meer ruimte voor de fiets en behoud van de bomen, is meegenomen en verwerkt in de Nota van Uitgangspunten. Voorafgaand aan vaststelling van de Nota door het bestuur, wordt vanavond een pas op de plaats gemaakt 0m met de buurt in gesprek te gaan over waar we nu staan in het proces, wat de uitgangspunten voor herinrichting zijn en waarom. De Czaar Peterstraat is een uitstekend voorbeeld van een geslaagde Amsterdamse straat waar wonen, winkelen en vervoer samenkomen. De heer Mos bedankt de aanwezigen voor hun interesse en inbreng, die is nodig om de straat te verbeteren.

Presentatie Désirée Barendregt

(alle vragen en antwoorden staan gerubriceerd daar achteraan)
De presentatie van mevrouw Barendregt start met een animatie van de Binnenring, om de context te schetsen. De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring, de ring rond het Centrum die toekomstgericht wordt ingericht, met meer ruimte voor fiets en OV. (N.b.De animatie is terug te zien op de website van de Binnenring, https://www.amsterdam.nl/projecten/binnenring/.)

Terugblik naar 2018

Mevrouw Barendregt start met een korte terugblik naar 2018, toen de concept-Nota van Uitgangspunten vrijgegeven werd voor inspraak. Deze was met name gericht op maatregelen om doorstroming voor het tramverkeer te verbeteren. Het belang hiervan is ook goed te zien in de animatie. De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring, alle verbeteringen die hier gerealiseerd worden hebben een positieve invloed op de doorstroming op de hele tramlijn en tramnetwerk.

Verslag informatieavond 27 oktober 2021

Er zijn destijds ruim 40 inspraakreacties binnengekomen. In de reacties werd vaak een pleidooi gehouden om breder te kijken dan alleen naar maatregelen voor de tram, maar kijk ook naar meer ruimte voor fiets en voetganger. Veel reacties betroffen het samenvoegen van 2 haltes naar 1 halte, verkeersveiligheid in de straat, het behouden van de bomen. Mede op basis van de inspraakreacties is de Nota van Uitgangspunten aangepast. Er is meer ruimte voor fietsers toegevoegd, vooral in de richting stad-in. Daarvoor moet de trambaan een stukje opschuiven, wat een veel duurdere investering is. Wethouder Dijksma wilde daarom in 2018 extra onderbouwing van de benodigde herinrichting en de onderzoeken afwachten naar toename van het aantal fietsers in de straat vanwege de pontverbinding tussen Sluisbuurt en Oostelijk Havengebied, en een verbinding met stadsdeel Noord. Het project is daarop tijdelijk stilgelegd, dat is in januari 2019 per brief aan de buurt gemeld.

Mevrouw Barendregt vat samen dat aan de geactualiseerde Nota een aantal uitgangspunten zijn toegevoegd, zoals het behoud van de bomen, en de laatste informatie over Sprong over het IJ, de toekomstige groei van de stad en de functie van de Binnenring. Naast het belang van een goed OV-netwerk voor realisatie van een autoluwe stad is het belang van meer ruimte voor de fiets bevestigd. Met de tijdelijke pontverbinding tussen Sporenburg en Zeeburgereiland vanaf de zomer van 2022, en de plannen voor een brug tussen het Hamerkwartier in Noord en het Azartplein (Sprong over het IJ). Uit de verkeersonderzoeken die door deze projecten zijn uitgevoerd komt de prognose dat een deel van de fietsers die deze nieuwe verbindingen gaan gebruiken, via de Czaar Peterstraat zullen fietsen. Op basis hiervan heeft wethouder De Vries akkoord gegeven het project weer op te starten.

De belangrijkste verbeterpunten voor de herinrichting van de straat zijn het OV, de fiets en verkeersveiligheid. Het verbeteren van de doorstroming van lijn 7 draagt bij aan het hele OV-netwerk. Dat kan door het strengelspoor te verwijderen tussen 1e en 2e Leeghwaterstraat, waardoor trams niet meer op elkaar hoeven te wachten. Ook liggen de haltes erg dicht op elkaar, wat betekent dat de tram op korte afstand vaak stil staat. De haltes moeten aan de wettelijke eisen voor toegankelijkheid voldoen, dat wil zeggen moeten een gelijkvloerse instap van de halte met de tram krijgen. Met betrekking tot verkeersveiligheid zijn vooral de kruising met de Frans de Wollantstraat (toenemende drukte door de nieuwe wijk Oostenburg) en de kruising Eerste Coehoornstraat met de Cornelis Vermuydenstraat (fietsroute voor kinderen naar de lagere school in de Kraijenhoffstraat) aandachtspunt.

Voorkeursvariant
Mevrouw Barendregt licht toe dat met het voorgaande de voorkeursvariant voor inrichting wordt:

- geen strengelspoor maar sporen naast elkaar
- bredere fietspaden in beide richtingen, van 2,50 m
- één halte, voldoet aan de wettelijke eisen voor toegankelijkheid
- het autoverkeer blijft éénrichtingsverkeer, en rijdt mee over de trambaan
- autoluwe straat, om zo weinig mogelijk auto's over de trambaan te laten rijden
- behoud van de bomen en de laanstructuur.

Dit betekent dat de trambaan ca. 50 cm opschuift in oostelijke richting (met even huisnummers) en de trambaan breder wordt, zodat auto's ook over de trambaan kunnen rijden. Er is helaas geen ruimte voor een fietsstraat. De trottoirs worden niet breder, zodat de bomenlaan behouden blijft.

Verslag informatieavond 27 oktober 2021

Er komt één toegankelijke tramhalte. Er wordt nog gekeken naar de beste plek voor deze halte.

Mevrouw Barendregt geeft een uitgebreide toelichting op de mogelijke plek voor de nieuwe halte. Doordat de halteperrons toegankelijk moeten zijn, moeten zij minimaal 2,30 m breed zijn, liefst 2,70 m en 31 m lang. Door de beperkte ruimte tussen de bomenrij en trambaan betekent dit dat de halteperrons niet recht tegenover elkaar passen, maar schuin uit elkaar gelegd moeten worden (zogenaamde bajonetligging). Ook is er ter plaatse van de toegankelijke halteperrons geen ruimte voor bomen op het trottoir. Afhankelijk van waar de perrons komen te liggen in de straat betekent dit dat max.5 bomen per perron verwijderd moeten worden. Geprobeerd wordt het aantal weg te halen bomen elders in de straat te planten, of elders in de buurt.

Bij voorkeur komt de tramhalte aan weerszijden van de Cruquiusstraat te liggen, omdat daar de nieuwe voetgangersbrug naar Oostenburg wordt aangelegd in 2022 en het is dicht bij de locatie van Amsta en verzorgingscentrum De Keyzer. Een optie is de huidige locatie van de halte 1e Coehoornstraat in de richting stad-in te behouden. Daar is al meer ruimte bij het pleintje en er hoeven ook minder bomen verwijderd te worden. Nadeel is dat dit weer wat verder weg ligt voor degenen die vlak bij de Frans de Wollantstraat wonen. De aanleg van een halteperron tussen 1e en 2e Leeghwaterstraat is ook een mogelijkheid, maar heeft niet de voorkeur. Het trottoir wordt dan ter plaatse van de halte duidelijk smaller, waarbij de bomen worden verwijderd. Door de BIZ (ondernemersvereniging) is verzocht de halte juist niet in dit deel van de straat aan te leggen, omdat er dan geen plaats meer is voor terrassen en bankjes, die nu tussen de bomen staan. Gekeken is ook naar de loopafstanden als de halte rond de Cruquiusstraat komt te liggen. Voor het merendeel van de Czaar Peterbuurt blijft de loopafstand maximaal 400 m, voor tramreizigers rond de Frans de Wollantstraat en het noordelijk deel van Oostenburg en Funenpark wordt dat 400 tot 600 m. In de volgende projectfase worden de haltelocaties rond de Cruquiusstraat nader onderzocht.

Aandachtspunten volgende fase en planning
Mevrouw Barendregt vat de aandachtspunten voor de volgende fase nog eens samen. Dat zijn de locatie van de halteperrons, de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de straat bij de kruisingen met de 1e Coehoornstraat en Frans de Wollantstraat, de laad- en losbewegingen en fietsparkeren in de straat. Ook worden de gevolgen voor verschuiven van de sporen goed bekeken voor de ondergrond (kabels en leidingen, riolering e.d.) en voor trillingen en geluid. Voor de bomen geldt dat in kaart wordt gebracht wanneer de boomstronken in de straat verwijderd kunnen worden, of daar al bomen geplant kunnen worden of (tijdelijk) plantenbakken omdat het beter is bij de herinrichting van de hele straat te planten. Er wordt ook nog een bomen effect analyse gedaan, om in kaart te brengen welke maatregelen genomen moeten worden om zo min mogelijk schade aan te brengen tijdens de werkzaamheden in de straat.

Vervolgens licht mevrouw Barendregt de verdere planning toe. In december wordt de Nota van Uitgangspunten met de Nota van Beantwoording vastgesteld door het college van B&W. Het verslag van deze avond en alle reacties worden aan de stukken toegevoegd. Na vaststelling door B&W wordt de Nota van Beantwoording op de website geplaatst. In januari 2022 wordt de Nota van Uitgangspunten besproken in de raadscommissie – daar kunt u nog inspreken – en door de gemeenteraad. Als u wilt inspreken bij de raadscommissie moet u zich uiterlijk 48 uur van tevoren aanmelden. De stukken van de commissie worden ongeveer een week van tevoren openbaar, via www.amsterdam.raadsinformatie.nl.

Verslag informatieavond 27 oktober 2021

Na de besluitvorming start de volgende projectfase, met het opstellen van een programma van eisen waar het ontwerp aan moet voldoen. Daarna wordt het ontwerp uitgewerkt tot definitief ontwerp. Als alles volgens planning verloopt zal dit in 2024 gereed zijn en wordt dit voorgelegd aan het bestuur voor akkoord en wordt een uitvoeringsbudget aangevraagd. In 2025 wordt dan het contract opgesteld en een aannemer geselecteerd, In 2026 start de uitvoering.

Na afloop van de presentatie en de beantwoording van de laatste vragen bedankt mevrouw Barendregt alle aanwezigen hartelijk voor hun aandacht, vragen en inbreng. De aanwezigen bedanken de organisatie voor de presentatie. Het projectteam van de Binnenring is bereikbaar via het mailadres binnenring@amsterdam.nl.

Vragen en reacties aan de hand van de presentatie

Verkeersveiligheid
Enkele bewoners vragen aandacht voor de verkeersveiligheid bij de Frans de Wollantstraat. Op de hoek van het fietspad vanuit het spoorviaduct staan vuilcontainers die het zicht blokkeren. Ook wordt het steeds drukker op die kruising de komende jaren, met verkeer vanaf Oostenburg. Er ligt weliswaar een zebrapad, maar men ervaart de oversteek niet als verkeersveilig. Eventuele maatregelen uitstellen tot 2026 vindt men niet wenselijk.
Verder wordt opgemerkt dat er te vaak te hard gereden wordt in de straat. De inrichting van de straat oogt niet als een 30km zone. Op de vraag of er voorafgaand aan de herinrichting al aandacht voor genoemde punten kan komen, geeft mevrouw Schipper aan dat er al contact is met de gebiedsmakelaar om deze punten op te pakken.

De voorrangsregels in de straat worden niet altijd goed gevolgd, met name door fietsers. Verkeer van rechts wacht daarom vaak op rechtdoorgaande fietsers in de Czaar Peterstraat. Gevraagd wordt of de voorrang niet zo kan worden aangepast dat rechtdoor voorrang heeft, zodat hierover geen onduidelijkheid meer is. Dit punt neemt het projectteam in de verdere uitwerking mee.

Openbaar vervoer
Strengelspoor
Er worden vragen gesteld over de noodzaak van het verwijderen van het strengelspoor, heeft dit wel invloed op de doorstroming? Het gaat op dit trajectdeel alleen om tramlijn 7. Kan dit meer inzichtelijk worden gemaakt door onderzoek? Er wordt getwijfeld of trams echt vaak op elkaar moeten wachten. Mevrouw Barendregt geeft aan dat vertraging aan het begin van de route doorwerkt in het vervolg van de route die tram 7 rijdt. Verder op de Binnenring rijden meerdere trams over dezelfde spoorbaan, en worden andere tramroutes gekruist. Bij Alexanderplein kruist lijn 7 al lijn 14 en 19, en lijn 19 rijdt vanaf daar een groot deel dezelfde route als lijn 7. Deze dienstregelingen moeten op elkaar worden afgestemd, vertraging in de ene tramlijn werkt dus door op andere tramlijnen. Op de Binnenring is het uitgangspunt de doorstroming daar waar mogelijk te verbeteren voor fietsers en het OV. Het weghalen van strengelspoor helpt daar zeker aan mee.
Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat als de trambaan toch verplaatst moet worden om een breder fietspad te realiseren, het een goed moment is om de trambaan dan gelijk goed in te richten, wat mevrouw Barendregt bevestigd. Een van de direct omwonenden bij het strengelspoor geeft aan dat hij regelmatig tegemoetkomende trams ter hoogte van het strengelspoor ziet die op elkaar moeten wachten.

Verslag informatieavond 27 oktober 2021

Snelheid trambaan

Er wordt opgemerkt dat het verwijderen van het strengelspoor kan betekenen dat trams op dit punt sneller gaan rijden, bijvoorbeeld om verloren tijd in te halen. Dit is onveiliger voor mensen die daar op het zebrapad willen oversteken. Vanuit de zaal wordt aangegeven dat er sowieso uitgekeken moet worden als je wilt oversteken in verband met de vele fietsers.

Een bewoonster merkt op dat de trams te hard rijden, ook ter hoogte van het viaduct, zeker 's avonds. Er wordt over het algemeen door veel weggebruikers harder gereden dan 30 km per uur. Auto's met ontheffing rijden hard op de trambaan, bijvoorbeeld de vuilniswagens van de gemeente. Mevrouw Barendregt geeft aan dat dit voor trams niet mogelijk zou moeten zijn, hun snelheid is begrensd, zeker ter hoogte van wissels en haltes. Maatregelen om de snelheid op max. 30 km/u te houden wordt meegenomen als aandachtspunt in de verdere uitwerking. Doel is om op de Czaar Peterstraat alleen bestemmingsverkeer te laten rijden. Op termijn gaan de kleinere veegwagens van de reinigingsdienst via de route Dijksgracht Oost. Deze route is voor het zwaardere verkeer niet toegankelijk.

Profiel en ontwerp halte

Er wordt gevraagd naar het profiel voor de straat en haltes. De halteperrons worden minimaal 2,30 m breed, 31 meter lang, dit is een standaardmaat. Er is ook lengte nodig om de halte te kunnen bereiken (hellingbaan). De trambaan wordt iets verbreed, naar 6,30 m, zodat autoverkeer en trams elkaar veilig kunnen passeren op de trambaan. De trottoirs blijven 4.15 meter en de fietspaden worden aan beide zijden 2.50 meter.

Een van de aanwezigen wil graag weten wie de huidige gebruikers zijn van de tram, hoe ver deze mensen van de haltes wonen. Wordt er ook gekeken naar de effecten voor passagiers die verder weg wonen, bijvoorbeeld door ov-chipkaart gegevens te onderzoeken. Mevrouw Barendregt geeft aan dat vanuit privacyoverwegingen het projectteam deze gegevens niet kan opvragen. Uitgangspunt is een loopafstand tot 400 m. Waar dit niet lukt is een afstand tot 600 m acceptabel.

Buiten de presentatie om is de vraag gesteld of er rekening gehouden wordt met een toename aan reizigers in de straat, gelet op de ca 1.500 nieuwe bewoners op Oostenburg, van wie een deel ook met OV zal gaan. Als de 2 haltes samengevoegd worden tot 1 halte, passen dan alle passagiers wel op die ene halte? Dan moet de tram ook langer stilstaan voor die hoeveelheid passagiers in- /uitgecheckt is, is het dan nog steeds goed voor de doorstroming>?
Naschrift: Uiteraard wordt het drukker op de ene halte. Het GVB geeft aan dat voor een indicatie van de toename van reizigers wordt uitgegaan van 20% van het aantal nieuwe bewoners in een gebied, dus ca.300 nieuwe reizigers per dag. Op een werkdag in 2019 (voor corona) maakten gemiddeld bijna 1300 reizigers gebruik van beide haltes stad-in. Met de nieuwe reizigers wordt dat 1600 reizigers per dag per perron. Dat is een redelijk drukke halte, maar gezien de maatvoering van de halteperrons is dat goed te doen, vergelijkbaar met andere plekken in de stad. Het zal inderdaad langer duren voor iedereen is in-/uitgecheckt, maar alles bij elkaar is dit toch sneller dan 2 x afremmen, stoppen, optrekken.

Fietsers

Door een bewoner wordt aangegeven dat de haaientanden op de fietspaden slecht zichtbaar zijn, waardoor het onduidelijk is wie er voorrang heeft. Mevrouw Barendregt geeft aan dat dit wordt doorgegeven aan de gebiedsbeheerder

Verslag informatieavond 27 oktober 2021

Er wordt opgemerkt dat de fietspaden steeds drukker worden en er meer in verschillende snelheden gefietst wordt (gewone fietsen, elektrische fietsen). Is de nieuwe breedte van het fietspad hier voldoende voor? En er rijden nu ook scooters en brommers, blijft dat straks zo?
Mevrouw Barendregt antwoordt dat idealiter in zo'n situatie waar ook scooters en brommers rijden een fietspad van 3 meter gerealiseerd wordt, maar daar is hier in de straat helaas geen ruimte voor. Helaas is het ook niet mogelijk hier een fietsstraat te realiseren. Zij vraagt nog na of scooters en brommer straks op het fietspad blijven rijden.
Naschrift: Uitgangspunt van het beleid is dat brommers en scooters meerijden met de auto. Dus na de herinrichting rijden zij net als het autoverkeer in één richting mee over de trambaan. De brommers en scooters richting het centrum blijven meerijden over het fietspad, net als in de huidige situatie.

Een bewoner die aangeeft vaak en veel te fietsen vraagt naar het profiel van het fietspad, wordt dit vlak of een ontwerp met wat 'vergevingsgezinde' randen waardoor je gemakkelijker kunt uitwijken? Bij het huidige fietspad richting Hoogte Kadijk zit aan de beide zijden een soort gootje en een verhoging naar de trambaan en het trottoir, waardoor je bij uitwijken kan vallen.
De heer Kooring, verkeersontwerper, geeft aan dat een fietspad standaard wordt afgescheiden met een band. In deze situatie is het een overweging om beide zijden gelijk te maken met de trambaan, zodat er meer ruimte ontstaat voor uitwijken, maar fietsers wel veilig afgeschermd worden van de tram. Dit wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt. Er wordt gevraagd waarom wordt er in de Czaar Peterstraat afgeweken wordt van een fietsstraat terwijl dit op de Binnenring uitgangspunt is. Omdat het uitgangspunt is de huidige bomen zoveel mogelijk te laten staan resteert bij de herinrichting alleen de ruimte tussen de bomen.

Een fietsstraat moet minimaal 4 m breed zijn, liefst 4,50 m, dat past hier niet naast de trambaan en fietspad stad-in.

Er wordt opgemerkt dat de herinrichting met drie jaar is opgeschoven. Hierdoor raakt de herinrichting op de Czaar Peterstraat de planning van omgevingsprojecten. Kan er bijvoorbeeld gewacht worden op de besluitvorming van Sprong over het IJ zodat de plannen voor de Czaar Peterstraat hierop kunnen worden aangesloten? De prognose vanuit Sprong over het IJ is dat er ongeveer 18.000 extra fietsers komen. Misschien wordt het dan wel te smal voor de tram en fiets in de Czaar Peterstraat. Zijn de extra fietsers via de pont naar Zeeburgereiland meegeteld?

Mevrouw Barendregt licht toe dat, ook al zouden er geen andere projecten zijn, het fietspad van 2,0 m te smal is, Het aantal fietsers groeit omdat de gemeente het fietsgebruik stimuleert en autogebruik ontmoedigt. Daarnaast groeit het aantal fietsers door uitbreiding van de stad. Mevrouw Schipper vult aan dat het aantal verwachtte fietsers op de nieuwe brug naar Noord en de pont naar Zeeburgereiland prognoses zijn. Slechts een deel van die fietsers en OV reizigers zal via de Czaar Peterstraat rijden, er zijn meerdere routes om naar de stad te gaan. Met de wetenschap dat het aantal fietsers gaat groeien in de Czaar Peterstraat willen we graag het knelpunt eerder oplossen, om te voorkomen dat alles gaat vastlopen. De verkeersonderzoeken met de prognose over fietsersaantallen zijn uitgevoerd door het programma Sprong over het IJ, met gegevens van het verkeersmodel Amsterdam, waar alle toekomstige gebiedsuitbreidingen en beleidsvoornemens in verwerkt worden.

Een laatste vraag over het profiel gaat over het voorkomen van haakse bochten in het fietspad. Ter hoogte van de nieuwe halteperrons wordt het fietspad uitgebogen. Op dit moment is

Verslag informatieavond 27 oktober 2021

de hoek op het fietspad bij de halte 1e Coehoornstraat redelijk scherp, kan dit voorkomen worden? In de ontwerpfase wordt dit zeker meegenomen.

Bomen

De aangegeven nieuwe haltes in de presentatie bestrijken het zoekgebied voor een nieuwe halte. Gevraagd wordt of dit kan betekenen dat er minder bomen gekapt hoeven te worden dan de vijf bomen die nu voor een halte staan aangegeven. Mevrouw Barendregt geeft aan dat het verwijderen van vijf bomen per halteperron een eerste inschatting is, en uiteraard afhangt van de uiteindelijke haltelocatie. Uitgangspunt is zoveel mogelijk bomen te behouden en waar bomen moeten verdwijnen dit te compenseren met nieuwe bomen elders in de straat.

Een van de bewoners geeft aan dat er problemen zijn met de boomwortels, die komen in de hemelwaterafvoer en veroorzaken wateroverlast. De vraag is of dit probleem al eerder kan worden aangepakt dan tijdens de herinrichting in 2026. De heer Kaljee, stedelijk bomenconsulent, geeft aan dat dit op veel plekken in de stad voorkomt. Dit kan leiden tot ernstige problemen. Hier kunnen we voorafgaand aan de herinrichting niets aan doen.

Uit de onderzoeken naar de bomen in 2016 en 2017 blijkt dat niet alle bomen in goede staat zijn, moet dit niet opnieuw onderzocht worden is de vraag. Volgens mevrouw Barendregt was in 2018 het uitgangspunt dat alle bomen zouden worden vervangen, omdat een groot deel is aangetast door schimmels en onherstelbaar verzwakt. Daar wordt inmiddels anders tegenaan gekeken. Voordat de herinrichting in uitvoering gaat wordt er een boom-effectanalyse uitgevoerd, zodat de juiste maatregelen genomen kunnen worden om de bomen waar nodig te beschermen tijdens de herinrichting.

Laden en Lossen

Er worden zorgen geuit over het laden en lossen in de straat. Nu staan de auto's op straat te laden en lossen, dat geeft overlast. De suggestie wordt gedaan om de trottoirs bij laad- en los plekken voor de winkels te verlagen zodat auto's hier makkelijk op kunnen rijden en niet op de rijbaan.
Hoe moet dat in de nieuwe situatie, er moet voor de winkels wel een mogelijkheid zijn om bevoorraad te worden. Ook zijn er in de Coronaperiode veel bezorgdiensten bijgekomen. Veel van deze bezorgdiensten hebben een ontheffing RVV en mogen legaal op het fietspad staan. Waar gaan zij in het nieuwe profiel staan? Op het voetpad lijkt dit niet mogelijk. In de huidige situatie kun je als een bezorgdienst op de rijbaan staat er nog met de fiets langs. In het nieuwe profiel zou je met je fiets de trambaan op moeten? De huidige situatie lijkt daarmee minder problematisch dan de toekomstige?

Mevrouw Barendregt antwoordt dat dit zeker een belangrijk aandachtspunt is voor de verdere uitwerking van het ontwerp. De huidige laad- en losvoorzieningen moeten behouden blijven. Echter, de Czaar Peterstraat is een smalle straat met beperkte ruimte en veel functies, we kunnen niet alles alleen in deze straat oplossen. Dit vraagt ook om andere oplossingen, zoals bijvoorbeeld laden en lossen alleen in venstertijden. Er moet ook geaccepteerd worden dat niet alles direct voor de deur kan plaatsvinden, omdat dit tot gevaarlijke situaties kan leiden.

Voetgangers

Het trottoir bij het zebrapad ter hoogte van de Cornelis Vermuyenstraat heeft een hoge stoeprand, waardoor het oversteken moeilijk is voor mensen met een kinderwagen of rolstoel. Dit is bekend bij de gemeente. Binnenkort wordt deze stoeprand verlaagd, er wordt niet gewacht tot de herinrichting om dit aan te passen.

Verslag informatieavond 27 oktober 2021

Auto's

Er is een vraag of de snelheid voor het verkeer 30 km per uur blijft? Wat betekent dit voor de aanleg van zebrapaden? In een 30 km gebied worden immers geen zebrapaden gelegd.
Bevestigd wordt dat de maximale snelheid 30 km per uur blijft, dit geldt ook voor de tram. Bij toegankelijke tramhaltes komen standaard zebrapaden. Verder is een zebrapad ook mogelijk ter hoogte van een belangrijke functie in de straat, bijvoorbeeld bij scholen.

Omgeving

Het Handboek Openbare ruimte en Puccini zijn uitgangspunt voor het ontwerp In een volgende fase. Een van de aanwezigen constateert dat de Cruquiusstraat niet wordt meegenomen in de herinrichting van de Czaar Peterstraat, terwijl de voetgangersbrug vanaf Oostenburg naar de Czaar Peterstraat hier uitkomt. Zowel Oostenburg als de Czaar Peterstraat zijn straks nieuw ingericht. De Cruquiusstraat valt dan wat uit de toon. Het klopt dat dit buiten het projectgebied valt, net als de overige zijstraten.

Een van de aanwezigen vraagt aandacht voor sluipverkeer. Zij ervaart regelmatig overlast van motoren die vanuit Oost via de Frans de Wollantstraat en de Conradstraat over het fietspad langs het Oostenburgerpark rijden. Op het moment is er geen verkeersbord bij de Eerste Leeghwaterstraat waardoor auto's soms doorrijden. Dit punt zal worden doorgegeven aan de gebiedsmakelaar.

Een van de aanwezigen geeft aan dat er in de Czaar Peterstraat nog gietijzeren leidingen zijn en doet de suggestie deze gelijk te vervangen tijdens de herinrichting.

Mevrouw Barendregt geeft aan dat bij een herinrichting altijd de kabel- en leidingpartijen worden benaderd met de vraag of zij tegelijkertijd werkzaamheden willen uitvoeren. De riolering is 20 jaar geleden vervangen. Als er nog oude gietijzeren leidingen liggen van Liander, dan zullen deze ongetwijfeld vervangen gaan worden bij de herinrichting van de straat.

Planning en vervolg

De Nota van Beantwoording kan worden ingezien als het college van burgemeester en wethouders deze heeft vastgesteld. De Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld door de gemeenteraad. De stukken worden een week voor de commissievergadering openbaar. Inspreken is mogelijk door dit minimaal 48 uur van tevoren aan te melden. Deze aankondiging komt ook op de website van het project:
https://www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat/.

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam

Opdrachtgever
Jeroen van Straten
Verkeer & Openbare Ruimte

Projectmanager
Désirée Barendregt
Ingenieursbureau

Tekst en redactie
Gemeente Amsterdam

Meer informatie
www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat

Copyright
Gemeente Amsterdam

November 2021
VRM21_494