Gemeente Amsterdam



Nota van Uitgangspunten

Czaar Peterstraat

onderdeel Binnenring Fiets-OV Corridor

Concept

Inhoud

Inhoud 2

Samenvatting 3

Leeswijzer 6

1 Inleiding 7
1.1 Binnenring 7
1.2 Aanleiding herinrichting 8
1.3 Ambitie en doelstellingen 8
1.4 Het projectgebied 9

2 Raakvlakprojecten en plannen 11
2.1 Stadswerf Oostenburg 12
2.2 Dijksgracht Oost 12
2.3 Pontverbinding Sluisbuurt - Sporenburg 13
2.4 Oostbrug, Sprong over het IJ 13
2.5 Overige projecten en plannen in de omgeving 14

3 Analyse huidige situatie 15
3.1 Omschrijving 15
3.2 Openbaar Vervoer 15
3.3 Fiets 18
3.4 Voetgangers 20
3.5 Auto en taxi 21
3.6 Verkeersveiligheid 22
3.7 Leefbaarheid 23
3.8 Ondergrond 25
3.9 Technische eisen inrichting 26

4 Ontwerpverkenning 27
4.1 Randvoorwaarden 27
4.2 Oplossingsrichting meer ruimte voor de fiets 27
4.3 Oplossingsrichting verbeteren doorstroming tram 29

5 Geraadpleegde partijen 34
5.1 Informatie en inspraak 34
5.2 Organisaties bewoners en ondernemers 35
5.3 Vervoerpartijen 37
5.4 Gemeentelijke diensten 37
5.5 Stadsdeel Centrum 38
5.6 Centrale Verkeerscommissie (CVC) 39
5.7 Cliëntenbelang 39
5.8 Rover 40

6 Conclusie en vervolg 42
6.1 Voorkeursvariant 42
6.2 Aandachtspunten in de vervolgfase 43

7 Uitgangspunten ontwerp 46
7.1 Algemeen 46
7.2 Voetgangers 46
7.3 Fietsers 46
7.4 Openbaar vervoer 47
7.5 Autoverkeer 47
7.6 Bijzonder verkeer 48
7.7 Parkeerstrook, terrassen en groen 48
7.8 Duurzaamheid 48
7.9 Technische eisen inrichting 49

Bijlage I Beleidskaders en agenda's 50
1.1 Visie documenten 50
1.2 Stedelijke kaders 51
1.3 Agenda's en Programma's 51

Bijlage II Afgevallen varianten 54

Samenvatting

De Binnenring (vanaf Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en de Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat) is een ruim 7 kilometer lange route die stap voor stap wordt getransformeerd tot fiets- en OV corridor. Parallel aan de Binnenring ligt de S100 auto corridor (Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade), voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Met het oog op het autoluwer worden van de stad, de gebiedsontwikkelingen aan zowel de westkant als de oostkant van de stad en de aansluiting van de Binnenring op de toekomstige oeververbindingen naar Noord, groeit het aantal fietsers op de Binnenring de komende jaren en neemt de frequentie van het openbaar vervoer toe. Daarom passen we de inrichting van de Binnenring aan. Waar mogelijk leggen we fietsstraten aan waar fietsers met verschillende fietssnelheden comfortabel kunnen doorfietsen. Auto's rijden op de fietsstraat als gast mee met de fietsers. Met behulp van drempels worden zij gedwongen zich aan de maximumsnelheid van 30 km/u te houden. Het openbaar vervoer krijgt waar mogelijk een verhoogde vrije baan en toegankelijke haltes, zodat trams en bussen onbelemmerd doorstromen en reizigers kunnen rekenen op vlot en betrouwbaar vervoer.



Czaar Peterstraat

De Czaar Peterstraat is één van de trajectdelen van de Binnenring. Het is een rechte straat van ongeveer 19,80 meter breed tussen de gevels. Beeldbepalend zijn de bomenlaan en de trambaan door de straat. In de afgelopen jaren is het aantal detailhandelszaken en horecagelegenheden toegenomen. De straat kenmerkt zich door lange bouwblokken uit verschillende bouwperiodes met op regelmatige afstand zijstraten. In de straat bevinden zich diverse voorzieningen, zoals twee verzorgingshuizen, een inloophuis voor buurtbewoners en een gezondheidscentrum.

De Czaar Peterstraat is een gebiedsontsluitingsweg, maar wel met een snelheidsregime van 30 km/u. Dit regime geldt ook voor de tram. De trambaan is grotendeels vrijliggend en is tussen de Eerste- en Tweede Leeghwaterstraat samengevoegd tot strengelspoor. Er zijn twee haltes op korte afstand van elkaar aanwezig, beide voldoen niet aan de wettelijke toegankelijkheidseisen voor het openbaar vervoer.

De straat is vanaf de Oostenburgergracht toegankelijk voor autoverkeer. Fietsers in noordelijke richting (richting Frans de Wollantstraat) rijden gemengd met dit éénrichtingsverkeer op de rijbaan. Aan de andere kant van de trambaan ligt een smal vrijliggend fietspad, voor fietsers in de richting van de Oostenburgergracht. Aan beide zijden van de straat staan op het trottoir bomen langs de weg, in een beeldbepalende laanstructuur. De doorloopruimte op het trottoir is smal door de bomen en wordt beperkt door allerlei obstakels zoals (brom)fietsparkeren, terrassen en plantenbakken. Aan de even zijde van de straat liggen enkele parkeerplaatsen tussen de bomen. Het laden/lossen vindt plaats op de parkeerplaatsen en/of op aangewezen laad- en losplekken in venstertijden (tussen 07:00-19:00 uur).
Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid van met name de kruising Eerste Coehoornstraat en de kruising Frans de Wollantstraat.

Samenvatting

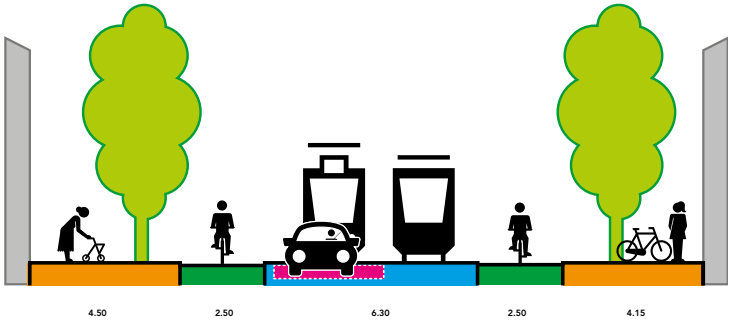
In deze Nota van Uitgangspunten wordt toegelicht waar het ontwerp voor de herinrichting straks aan moet voldoen en hoe we hiertoe zijn gekomen. Doelstellingen voor de herinrichting zijn: verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, meer ruimte creëren voor fietsers en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij is behoud van de huidige laanstructuur met bomen uitgangspunt.

Duidelijk is dat voor deze doelstellingen ruimte gecreëerd moet worden, ofwel er moeten keuzes worden gemaakt. Om aan de doelstellingen voor het openbaar vervoer te voldoen is het noodzakelijk het strengelspoor tussen de Eerste- en Tweede Leeghwaterstraat te vervangen door een regulier spoor in beide richtingen en de twee haltes samen te voegen tot één toegankelijke halte. Deze maatregelen in de Czaar Peterstraat leveren voor de (oostelijke) Binnenring ruim 7 minuten aan rijtijdwinst op per spitsuur. Dit leidt tot lagere exploitatiekosten en een verbetering voor de reistijd van de reiziger. Door de trambaan in de gehele lengte van de straat minimaal 0,50 meter te verschuiven, ontstaat ruimte om in beide richtingen een breder fietspad te maken van 2,50 meter. Het autoverkeer rijdt in één richting mee over de trambaan. Om de verkeersveiligheid te verbeteren en de tram zo weinig mogelijk te hinderen wordt de straat autoluw ingericht, alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer, met veilige doorsteken over de trambaan en fietspaden.

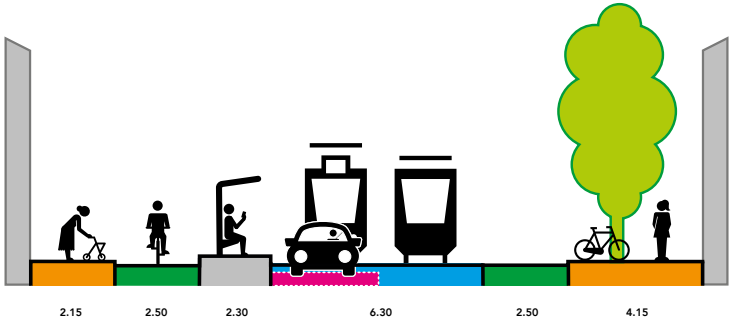
Zo blijft de buurt bereikbaar en kan de huidige bomenstructuur behouden blijven. Dit betekent dat de huidige doorloopruimte op het trottoir (ca. 1,60 meter tussen gevel en bomen) ook ongewijzigd blijft.

De twee haltes in de straat worden samengevoegd tot één halte die aan alle toegankelijkheidseisen voldoet. Omdat een toegankelijke halte meer ruimte inneemt en de straat smal is, is ter hoogte van de nieuwe perrons geen ruimte voor bomen op het trottoir. De definitieve plek van de nieuwe halte ligt nog niet vast. De voorkeur is deze in de buurt van de Cruquiusstraat te plaatsen, dicht bij de nieuwe voetgangersbrug naar Oostenburg en dicht bij het zorgcentrum De Keyzer. Afhankelijk van de definitieve locatiekeuze moeten er mogelijk 5 tot 10 bomen verwijderd worden om de halteperrons in te passen.

In de zomer van 2018 is inspraak gehouden over de concept Nota van Uitgangspunten. Ook is in mei 2018 een coalitieakkoord vastgesteld door het nieuw aangetreden stadsbestuur. Op basis hiervan is de conceptnota op een aantal punten aangepast, wat geleid heeft tot bovengenoemde voorkeursvariant.



Figuur 1 Dwarsprofiel variant breder fietspad op Czaar Peterstraat tussen Conradstraat en Cruquiusstraat (links even zijde, rechts oneven zijde).



Figuur 2 Dwarsprofiel variant breder fietspad op Czaar Peterstraat tussen Conradstraat en Cruquiusstraat (links even zijde, rechts oneven zijde).

Samenvatting

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum heeft in november 2018 een positief advies gegeven over de aangepaste Nota van Uitgangspunten. Zij ziet het toevoegen van de extra ruimte voor fietsers als noodzakelijk om de functie van de Czaar Peterstraat als verbindende schakel voor fietsers tussen het Oostelijk Havengebied en het centrum te verbeteren. Daarbij vroeg zij nadrukkelijk aandacht voor de verkeersveiligheid en het behoud van de bomenstructuur in de straat.

Ook de Centrale Verkeerscommissie kan zich vinden in de voorgestelde oplossingsrichting van de knelpunten voor fiets en tram en omarmt de autoluwe straat. Aandachtspunten voor verdere uitwerking van het ontwerp zijn het bereikbaar houden van de buurt en het voorkomen van verstoringen van het tramverkeer door medegebruik van de trambaan.

De definitieve besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten is eind 2018 ‘on hold’ gezet, in afwachting van de resultaten van onderzoeken naar de verwachte toename van het aantal fietsers in de straat. Met de voorbereidingen voor een (tijdelijke) pontverbinding tussen de Sluisbuurt en Sporenburg en de vrijgave voor inspraak van de plannen voor bruggen over het IJ in het najaar van 2021, is inmiddels duidelijk geworden dat het aantal fietsers (en tramreizigers) zal toenemen in de straat.

Conclusie is dat een fietspad in beide richtingen in een autoluwe straat de voorkeursvariant is. Deze variant wordt in het vervolgtraject nader uitgewerkt in een ontwerp. De vele aandachtspunten die tijdens de inspraak zijn ingediend worden daarin meegenomen. (De Nota van Beantwoording geeft een samenvatting van het inspraaktraject). Naar verwachting zal in 2024 het definitief ontwerp voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat gereed zijn. Vervolgens wordt het contract opgesteld en een aannemer geselecteerd om de werkzaamheden uit te voeren. De uitvoering vindt plaats vanaf 2026.

Leeswijzer

In deze Nota van Uitgangspunten (NvU) wordt in **hoofdstuk 1** eerst de projectscope toegelicht, met de aanleiding en de doelstellingen. Ook het besluitvormingsproces rond de NvU komt ter sprake. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 2** ingegaan op projecten en plannen in de omgeving die een direct raakvlak hebben met de Czaar Peterstraat en van invloed kunnen zijn op het toekomstig verkeer van de Czaar Peterstraat. In **hoofdstuk 3** wordt een analyse gegeven van de huidige inrichting van de Czaar Peterstraat, inclusief de knelpunten.

Daarna volgen in **hoofdstuk 4** de onderzochte oplossingsrichtingen om tegemoet te komen aan de knelpunten en doelstellingen van het project. Ook wordt de voorkeursvariant gepresenteerd: een autoluwe inrichting met brede fietspaden. Deze variant is mede tot stand gekomen naar aanleiding van de inspraak.

In **hoofdstuk 5** wordt een overzicht gegeven van de inbreng van geraadpleegde partijen, zowel in het voortraject als tijdens de inspraak, waarna in **hoofdstuk 6** de conclusie volgt, inclusief de aanbevelingen voor het vervolgtraject.

In **hoofdstuk 7** staan tot slot de uitgangspunten voor het ontwerptraject dat volgt na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten.

Bij deze Nota van Uitgangspunten hoort een Nota van Beantwoording van de inspraak.



Czaar Peterstraat

1 Inleiding

Het wordt steeds drukker in de stad en dat is ook te merken in de Czaar Peterstraat. De Czaar Peterstraat is een straat waar mensen wonen, werken, winkelen en doorheen reizen. Als onderdeel van de Binnenring is de Czaar Peterstraat een belangrijke verbindingsroute voor fietsers en openbaar vervoer met het oostelijke deel van het stadscentrum. Naast de autonome groei van het fietsverkeer, zal ook de gebiedsontwikkeling op Oostenburg, in Noord en op Zeeburgereiland en IJburg zorgen voor een toenemende groei van het aantal bezoekers en passanten in de straat (zie ook hoofdstuk 2).

1.1 Binnenring

De Binnenring is ruim 7 kilometer lang en loopt via de Czaar Peterstraat, Sarphatistraat, Weteringschans en de Marnixstraat. Het is een halve ring om het stadscentrum heen, die wordt ingericht als fiets- en OV corridor, een comfortabele doorgaande route. Deze corridor vormt de verbinding tussen grote gebiedsontwikkelingen aan de west- en oostkant van de stad en het centrum. De Binnenring functioneert als een verdeelring zodat bewoners en bezoekers zich snel en gemakkelijk via fiets en OV door de stad kunnen bewegen. De herinrichting van de Binnenring is gestart in 2016 en wordt gefaseerd uitgevoerd.



Kaart 1 Overzicht Binnenring met de verschillende trajectdelen

De Binnenring wordt opnieuw ingericht, zodat deze fiets- en OV corridor - ook in de toekomst - het toegenomen verkeer aan kan. Op de Binnenring komt meer ruimte voor fietsers en openbaar vervoer. Dat bereiken we door:

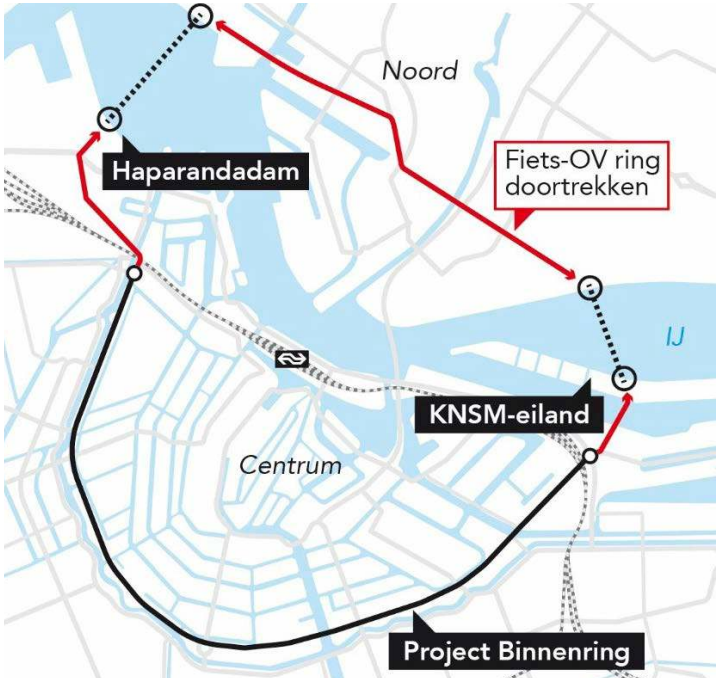
- Waar mogelijk een doorgaande fietsstraat te maken; auto's zijn hier te gast en mogen maximaal 30 km/uur.
- Waar geen fietsstraat past brede fietspaden te maken.
- De OV-haltes toegankelijk te maken voor alle gebruikers (gelijkvloerse in- en uitstap).
- Prettige en veilige looproutes van en naar de haltes aan te leggen.
- De trambanen zo veel mogelijk vrij van ander verkeer te leggen.
- Waar nodig de verkeersveiligheid te verbeteren en maatregelen te nemen om de leefkwaliteit te verbeteren.

1.1.1 Aansluiting met oeververbindingen

In 2019 is in opdracht van het Rijk en de gemeente van Amsterdam een adviescommissie in het leven geroepen voor nieuwe oeververbindingen over het IJ. Deze adviescommissie heeft voorgesteld om met twee nieuwe bruggen over het IJ aan te takken op de Binnenring, zodat fietsers en OV straks een duidelijke en comfortabele fiets- en OV route hebben via de oost- en westzijde van Amsterdam. Op die manier worden drukke gebieden rond het Centraal Station ontlast. Voorstel in het adviesrapport is ook om de Binnenring op termijn te sluiten in Amsterdam Noord (zie kaart 2).

1 Inleiding

Na realisatie van de oeververbindingen levert de Binnenring straks een belangrijke bijdrage aan een goede ontsluiting van nieuwe stadswijken aan beide zijden van het IJ, zowel in Amsterdam als in Zaanstad. Voor een verdere toelichting op de plannen van Sprong over het IJ zie paragraaf 2.3 en 2.4.



Kaart 2 Voorstel adviescommissie om Binnenring te sluiten met twee bruggen over het IJ

1.2 Aanleiding herinrichting

Al in 2017 is gestart met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten voor herinrichting van de Czaar Peterstraat.

Oorspronkelijk lag de focus van de herinrichting op het oplossen van knelpunten in het openbaar vervoer, vanuit de toenmalige Investeringsagenda OV. Op basis hiervan is een concept-Nota van Uitgangspunten opgesteld, waar in 2018 inspraak over gehouden is. Mede op basis van de inspraakreacties is de concept-Nota van Uitgangspunten aangepast.

Inmiddels is naast de verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van de tram een belangrijk doel om meer ruimte voor de fietser te realiseren. De aanpak van de Czaar Peterstraat is onderdeel van de Investeringsagenda Mobiliteit. Daarnaast zijn de ambities uit de Agenda Amsterdam Autoluw in samenhang bekeken bij de verdere uitwerking van deze Nota van Uitgangspunten (zie bijlage 1 voor de relevante beleidskaders en visiedocumenten).

1.3 Ambitie en doelstellingen

De ambitie van het project is de transformatie van de Czaar Peterstraat tot fiets- en OV corridor, als onderdeel van de Binnenring.
Daar horen de volgende projectdoelstellingen bij:

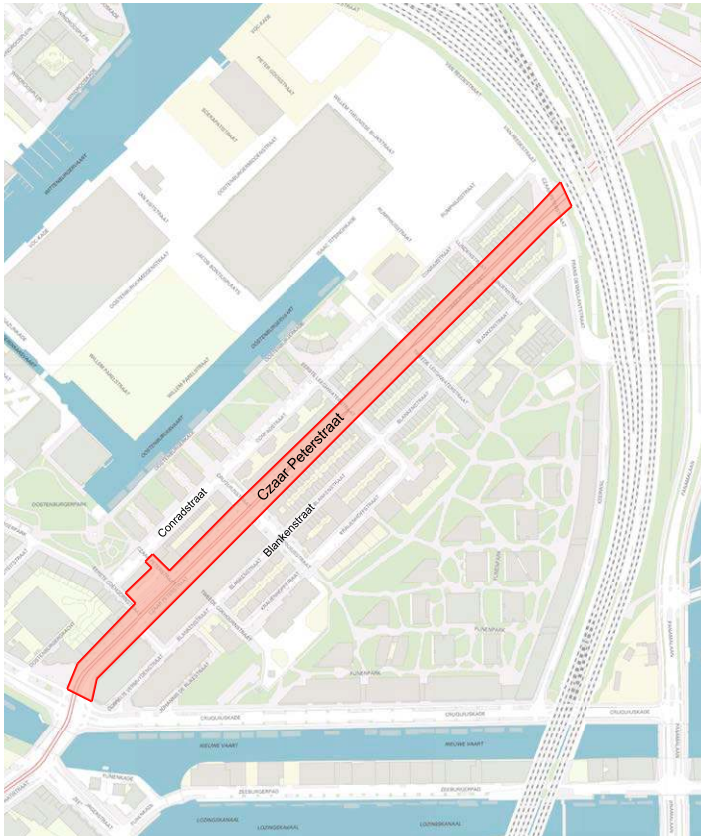
- Verbeteren van het openbaar vervoer, waaronder:
  - betrouwbaarheid verhogen
  - doorstroming verbeteren
  - haltes toegankelijk maken
- Meer ruimte voor fietsers, waaronder:
  - comfortabeler doorfietsen mogelijk maken
  - waar nodig meer fiets parkeren
- Verkeersveiligheid verbeteren

Het behoud van de huidige laanstructuur met bomen is hierbij uitgangspunt.

1 Inleiding

1.4 Het projectgebied

Het projectgebied omvat het maaiveld van gevel tot gevel van de Czaar Peterstraat, vanaf de Oostenburgergracht tot en met de kruising met de Frans de Wollantstraat.



Kaart 3 Projectgebied herinrichting Czaar Peterstraat

1.5 Proces Nota van Uitgangspunten

1.5.1 Doel Nota van Uitgangspunten

Het doel van de Nota van Uitgangspunten is:

- Het borgen van de doelstellingen van het project door deze vast te leggen in uitgangspunten voor het ontwerp van de herinrichting.
- Het vormen van een toetsingskader voor het ontwerp en het (na besluitvorming over de Nota) op te stellen Programma van Eisen en Definitief Ontwerp.
- Het vormen van een basis voor de raming van de projectkosten, waarmee de benodigde dekking kan worden gereserveerd / aangevraagd.

1.5.2 Besluitvorming Nota van Uitgangspunten

In 2017 / 2018 is een Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld voor de Czaar Peterstraat. Hierbij is met name gekeken naar oplossingen voor de slechte betrouwbaarheid en doorstroming van de tram. Op basis van onderzoeken naar de gezondheid van de bomen heeft stadsdeel Centrum destijds aangegeven dat zij de bomen in de straat wilde vervangen. Het project is verzocht dit mee te nemen in de herinrichting van de straat.

Voordat de Nota van Uitgangspunten naar de gemeenteraad gaat, zijn in een inspraaktraject belanghebbenden om hun mening gevraagd over de plannen. Ook de Centrale Verkeerscommissie en het stadsdeel Centrum hebben een advies gegeven op de Nota van Uitgangspunten. Tijdens de inspraakperiode van 6 juni t/m 17 juli 2018 hadden belanghebbenden de gelegenheid om op de voorstellen voor de herinrichting te reageren (uitgangspunten en ontwerpverkenning).

Besluitvorming Nota aangehouden 2019-2021
De definitieve besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten is eind 2018 on hold gezet in afwachting van de resultaten van een haalbaarheidsstudie naar de fietsverbinding vanaf Sluisbuurt naar Sporenburg. Een simulatie in het verkeersmodel Amsterdam laat een toename zien van het fietsverkeer op de Czaar Peterstraat door een dergelijke verbinding. Het adviesrapport Oeververbindingen van commissie D'Hooghe biedt extra onderbouwing voor meer fietsersruimte.

In maart 2021 heeft wethouder De Vries ingestemd met de herstart van het project en het laten vaststellen van de Nota van Uitgangspunten. De Nota van Uitgangspunten is vervolgens geactualiseerd in de zomer van 2021 en ligt nu voor.

Herstart besluitvorming Nota 2021
In de Nota van Beantwoording zijn de ingediende zienswijzen verzameld en ís aangegeven hoe de zienswijzen zijn verwerkt in voorliggende Nota van Uitgangspunten. De Nota van Beantwoording wordt vastgesteld door het college van B&W, waarna de Nota van Uitgangspunten voor definitieve vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden. De gemeenteraad zal op basis van deze stukken en een financiële onderbouwing (geraamde investeringskosten en beoogde dekkingsbronnen) overgaan tot een Voorkeursbesluit, waarbij de Nota van Uitgangspunten definitief wordt en de voorkeursvariant van de herinrichting wordt vastgesteld.

1.5.3 Vervolg besluitvorming

Na het Voorkeursbesluit kan het ontwerp verder worden uitgewerkt, in samenspraak met betrokken partijen, buurtbewoners en - ondernemers. De verdere invulling van het ontwerp wordt gedaan aan de hand van de voorkeursvariant en binnen de kaders van de in de Nota vastgestelde uitgangspunten. De aanbevelingen die genoemd zijn in de inspraakreacties kunnen ook in dit ontwerpproces worden meegenomen.

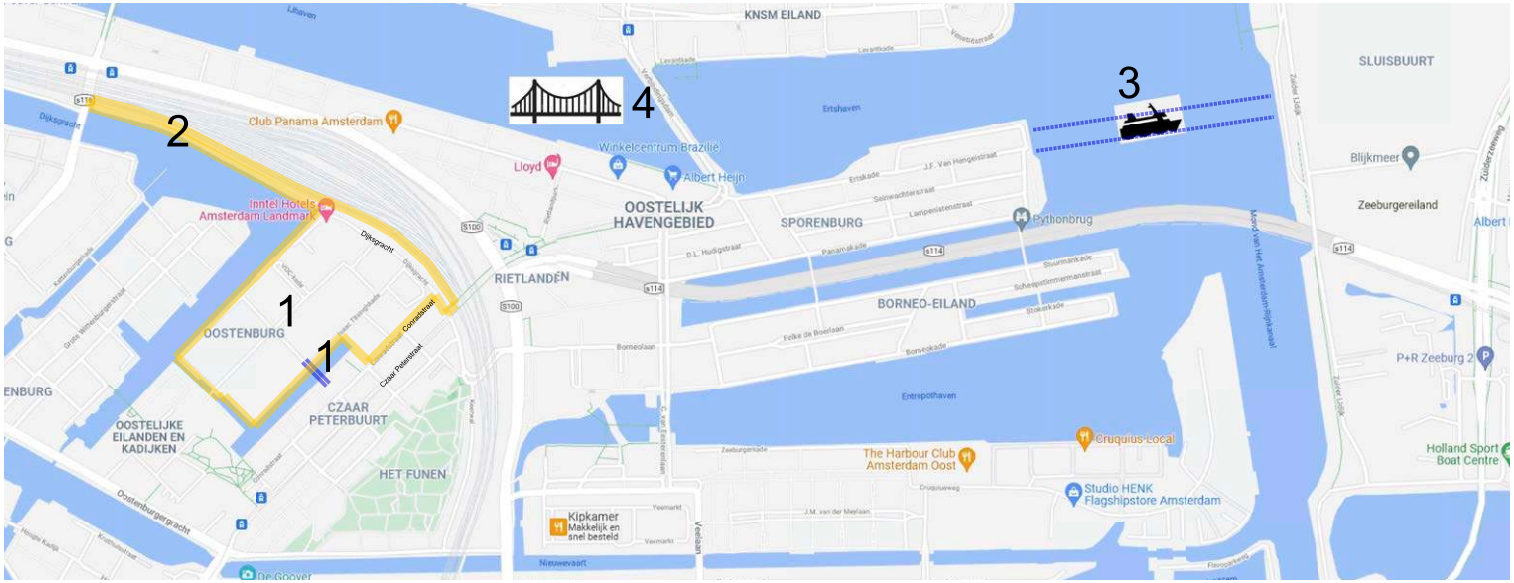
Het volgende besluitvormingsmoment in de gemeenteraad is het Uitvoerings- en Kredietbesluit, waar het definitieve ontwerp ter bespreking worden voorgelegd, samen met een financieel raming- en dekkingsplan en de uitvoeringsplanning.

Dit zal naar verwachting in 2024 gebeuren. Vervolgens wordt het contract opgesteld en een aannemer geselecteerd om de werkzaamheden uit te voeren. De uitvoering is vooralsnog voorzien in 2026. De uitvoering van de werkzaamheden vindt in goede afstemming plaats met de diverse omgevingsprojecten.

2 Raakvlakprojecten en plannen

In dit hoofdstuk zoomen we in op de omgeving en context van de Czaar Peterstraat. Rondom de Czaar Peterstraat zijn verschillende projecten in uitvoering, of in voorbereiding. Deze kunnen van invloed zijn op de toekomstige drukte en op de (planning van de) herinrichting van de Czaar Peterstraat. Nog niet van alle plannen is op dit moment zeker of – en vooral wanneer – ze doorgaan. Dit komt deels door de bezuinigingen als gevolg van de coronamaatregelen.

In bijlage 1 staan gemeentelijke visiedocumenten, beleidskaders en voorgestelde maatregelen en programma's, die van invloed zijn op het verkeer in de Czaar Peterstraat en die de doelstellingen van dit project raken. Deels zijn deze ook kaderstellend en leidend voor de uitgangspunten en het ontwerp bij herinrichting van de straat.



Kaart 4 Raakvlak- en omgevingsprojecten Czaar Peterstraat

1. Projecten Stadswerf Oostenburg
   - Gebiedsontwikkeling nieuwe woonwijk met o.a.ca. 1.500 woningen
   - Voetgangersbrug Stadswerf Oostenburg – Czaar Peterstraat
2. Projecten Dijksgracht Oost
   - Kademuur, natuureilanden en aanleg ligplaatsvoorzieningen
   - Wandel- en fietsroute Dijksgracht
   - Park Oostenburg
   - Fly-over spoor Dijksgracht Oost
3. Pontverbinding Sluisbuurt - Sporenburg
4. Oostbrug, Sprong over het IJ

2 Raakvlakprojecten en plannen

2.1 Stadswerf Oostenburg

Het grootste project in de directe omgeving van de Czaar Peterstraat is de gebiedsontwikkeling van de **Stadswerf Oostenburg**. Stadswerf Oostenburg maakt een grote transformatie door. Het gebied gaat veranderen, van bedrijventerrein naar woonwerkgebied. In de periode tot 2026 komen er circa 1.500 woningen, recreatieplekken, horeca en bedrijvigheid bij. De hoofdinfrastructuur voor de ontwikkeling van het gebied is inmiddels aangelegd en er wordt druk gebouwd. De eerste gebouwen zijn in 2021 opgeleverd en de eerste bewoners wonen al in de wijk.



Cruquiusstraat, richting (geplande) voetgangersbrug Oostenburg

Als gevolg van de gebiedsontwikkeling op de Stadswerf Oostenburg zal vooral het aantal fietsers, voetgangers en tramreizigers in de Czaar Peterstraat toenemen. Oostenburg wordt ingericht als een autoluw eiland. Er is geen doorgaand verkeer op het eiland en er is één ontsluiting voor auto's, via de Frans de Wollantstraat. Een deel van het bestemmingsverkeer zal via de Czaar Peterstraat aanrijden, afrijden gebeurt altijd via het Borneoviaduct en de Panamalaan. Parkeren gebeurt in de centrale parkeervoorzieningen bij de entree van het eiland of aan de Oostenburgermiddenstraat. De buitenruimte wordt ingericht voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en verblijfsruimte. Voor voetgangers en fietsers is de wijk ook bereikbaar via de oude Werkspoorbrug. In 2022 wordt een nieuwe voetgangersbrug aangelegd tussen de Czaar Peterbuurt en Oostenburg. De brug over de Oostenburgervaart komt in het verlengde van de Cruquiusstraat te liggen.

Hoewel een deel van de bouwwerkzaamheden in het gebied Oostenburg en Dijksgracht vanaf het water plaats zal vinden (renovatie van de kade, ligplaatsvoorzieningen), zal de komende jaren veel bouwverkeer en aan- afvoer van bouwmaterialen via de kruising Frans de Wollantstraat gaan. Ook als in 2026 de herinrichting van de Czaar Peterstraat start. Afstemming over de werkzaamheden is derhalve noodzakelijk.

2.2 Dijksgracht Oost

Het gebied langs het spoor tussen de Kattenburgerstraat en Stadswerf Oostenburg zal de komende jaren ook een grote verandering ondergaan. Voor dit gebied zijn diverse plannen in voorbereiding, die van start kunnen gaan na wijziging van het bestemmingsplan dat dit najaar in gang gezet wordt. Onderstaande projecten staan op stapel in het gebied. In verband met de nauwe samenhang met de werkzaamheden van ProRail aan de sporen langs de Dijksgracht is de planning nog onzeker. De werkzaamheden zullen zeker tot 2028 gaan duren.

2.2.1 Kademuur, natuureilanden en aanleg ligplaatsvoorzieningen

De 80 jaar oude kademuur langs de Dijksgracht aan de kant van het spoortalud moet gerenoveerd en mogelijk

2 Raakvlakprojecten en plannen

deels vernieuwd worden. Aan de nieuwe kademuur zijn stallingsplaatsen voor circa 40 rondvaartboten gepland en afmeervoorzieningen voor 30 dekschuiten. Deze worden ingezet bij werkzaamheden aan kades en bruggen in stad. Omdat met alle hier geplande werkzaamheden het verblijfsgebied van de dwergvleermuis aangetast wordt, worden er mogelijk (tijdelijke) groene eilanden in het water aangebracht.

2.2.2 Wandel- en fietsroute Dijksgracht

Langs de kade komt een nieuwe wandel- en fietsroute die Oostenburg en de Czaar Peterstraat verbindt met Kattenburg en het Centraal Station. Realisatie van de route hangt samen met planning van de Fly-over van ProRail (zie paragraaf 2.2.4).

2.2.3 Fly-over spoor Dijksgracht Oost

ProRail is bezig met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Doel is om op de drukste trajecten van Nederland iedere 10 minuten een trein te laten rijden, om de groei van het aantal reizigers op te vangen. Hiervoor moeten tot 2028 de sporen rond Amsterdam Centraal worden vernieuwd en aangepast. Bij de Dijksgracht Oost is een fly-over of dive-under gepland, een 'vrije kruising' waar treinen uit verschillende richtingen elkaar ongehinderd boven- en onderlangs kruisen en niet op elkaar hoeven te wachten. Door deze kruising kan een deel van de huidige sporen verwijderd worden en komt er veel ruimte vrij op het talud.

2.2.4 Park Oostenburg

Door de ingrijpende wijzigingen aan de sporen (zie paragraaf 2.2.4) komt er veel ruimte vrij langs het spoortalud. De gemeente wil hier een openbaar toegankelijk park aanleggen. Gesprekken met ProRail, eigenaar van de grond, zijn hierover nog gaande.

2.3 Pontverbinding Sluisbuurt - Sporenburg

In het Coalitieakkoord van mei 2018 is de bestuurlijke wens opgenomen om een **fietsverbinding Oostelijk Havengebied met de Sluisbuurt** te realiseren. Op Zeeburgereiland en IJburg komen steeds meer bewoners, bezoekers en (onderwijs) instellingen. Voor deze nieuwe woongebieden is het belangrijk dat er tijdig goede fietsverbindingen zijn, zodat bewoners niet of minder in de verleiding komen om de auto te nemen, de drukke IJtram wordt ontlast en de stad bereikbaar en leefbaar blijft. Uit verkeersprognoses blijkt een duidelijke behoefte aan betere fietsverbindingen.

In november 2021 is de gemeenteraad akkoord gegaan met een tijdelijke pontverbinding tussen de Sluisbuurt op Zeeburgereiland en Sporenburg voor de duur van 7 jaar. In het voorjaar van 2022 starten de werkzaamheden aan de kades waar de pont gaat aanmeren. In september 2022 kan de pontverbinding in gebruik genomen worden. De pontverbinding zal volgens prognoses voor meer fietsbewegingen zorgen in de Czaar Peterstraat. Naar verwachting zal ongeveer de helft van het aantal fietsers van de pont via de Czaar Peterstraat reizen, een veelgebruikte logische route tussen Sporenburg en Amsterdam-Centrum en Oost. In de loop van de 7 jaar neemt het stadsbestuur een besluit over een definitieve pontverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt, die wordt geadviseerd door commissie D'Hooghe en onderdeel is van programma Sprong over het IJ (zie ook bijlage 1).

2.4 Oostbrug, Sprong over het IJ

Een ander onderdeel uit programma Sprong over het IJ (zie bijlage I) zijn oeververbindingen over het IJ, met een nieuw fietspad via Rietlandpark richting de Czaar Peterstraat. Hierdoor kan de Binnenring op termijn doorgetrokken worden in Noord.

2 Raakvlakprojecten en plannen

Begin 2021 zijn gemeente Amsterdam en de minister van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen het advies van commissie D'Hooghe als basis te nemen voor verdere uitwerking van de oeververbindingen over het IJ. In dit advies staan een pontverbinding naar de Sluisbuurt en twee bruggen aan weerszijde van het Centraal station, de Westbrug en de Oostbrug. Het voorstel voor de Oostbrug is een brug tussen Azartplein (KNSM-eiland) en Hamerkwartier (Noord). Deze wordt geschikt voor voetgangers, fietsers en bij voorkeur openbaar vervoer. In het advies van de commissie D'Hooghe stond ook een extra brug aan de zuidzijde, over de IJhaven en een passage door winkelcentrum Brazilië. Voorgesteld wordt dat deze vooralsnog niet verder wordt uitgewerkt. De effecten voor omwonenden en ondernemers hiervan zijn groot. Voor de ontsluiting van de Oostbrug kan in eerste instantie de Verbindingsdam worden gebruikt. Pas als de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de buurt dat noodzakelijk maken, kan in overleg met betrokkenen een studie opgestart worden naar het mogelijk realiseren van de extra verbinding over de IJ-haven, door het Rietlandpark. In oktober-november 2021 heeft inspraak plaatsgevonden over de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Bestuurlijke vaststelling volgt in 2022. De planning en plannen voor de Oostbrug zijn op dit moment nog onzeker, zeker is wel dat dit te zijner tijd voor veel meer fietsers op de Binnenring zal zorgen. Ook als de tweede brug, over de IJhaven, niet doorgaat zal een belangrijk deel van de fietsers vanaf de Verbindingsdam via de Czaar Peterstraat rijden.

2.5 Overige projecten en plannen in de omgeving

Naast bovengenoemde worden diverse plannen en projecten in de wijdere omgeving van de Czaar Peterbuurt voorbereid. Zo wordt in de Kattenburgerstraat en omgeving gewerkt aan maatregelen vanuit de Agenda Amsterdam Autoluw (zie ook bijlage I, paragraaf 1.3.4), eveneens gericht op minder autoverkeer en meer ruimte voor fiets en voetganger. Voor al deze projecten geldt dat er nog geen (financiële) zekerheid is of ze daadwerkelijk uitgevoerd zullen worden, onder meer door de bezuinigingen vanwege Corona.

Voor de Kattenburgerstraat en de Prins Hendrikkade Oost is vanuit het programma Agenda Amsterdam Autoluw een Nota van Uitgangspunten opgesteld. De Nota is in november 2021 door de raad vastgesteld. Voorgesteld wordt onder meer de weg en de verkeerscirculatie op de Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat aan te passen, waardoor er naar verwachting minder autoverkeer zal rijden. In de concept-NvU was sprake van een nieuwe onderdoorgang onder het spoor, met een nieuwe brug, naast de Mariniersbrug. Mede in verband met bezuinigingen is dit niet meer als uitgangspunt opgenomen in de definitieve Nota.

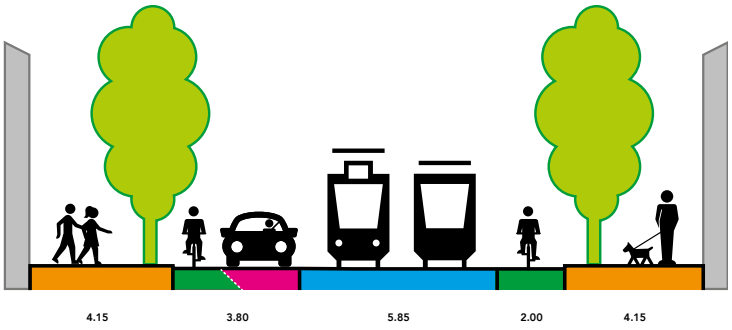
Daarnaast worden er plannen gemaakt voor een andere invulling van het Marineterrein aan de Kattenburgerstraat. En het Zeeburgerpad zal op termijn veranderen van bedrijventerrein naar woon- en werkgebied (zie ook bijlage I, paragraaf 1.1.1 Structuurvisie Amsterdam 2040). Deze plannen zijn voorlopig nog niet gerealiseerd, maar zorgen op termijn voor meer bewoners, winkels, horeca en verkeersbeweging in de omgeving.

3 Analyse huidige situatie

3.1 Omschrijving

De Czaar Peterstraat is een smalle winkel- en woonstraat van circa 19,80 m breed tussen de gevels. Aan beide zijden staan hoge bomen, voornamelijk iepen, op het trottoir. In het midden ligt een vrijliggende trambaan met twee sporen. Ter hoogte van de halte Eerste Leeghwaterstraat komen de sporen bij elkaar met een strengelspoor. Richting het spoorviaduct ligt een 30 km/uur rijbaan voor autoverkeer waarbij de fiets meerijdt. Richting het centrum ligt een smal fietspad van 2,00 m breed. De vrije doorloopruimte op de trottoirs is beperkt.

Naast een doorgangsroute voor voetgangers met een directe herkomst (bewoners) of bestemming in de buurt, krijgt de Czaar Peterstraat steeds meer een verblijfsfunctie. De verschillende winkels en voorzieningen hebben potentie om het aantal bezoekers de aankomende jaren te doen stijgen. De Czaar Peterstraat is in 2016 uitgeroepen tot winkelstraat van het jaar. De ontwikkeling van de Stadswerf Oostenburg met circa 1500 woningen versterkt de functie van de Czaar Peterstraat als winkelstraat. Op kaart 5 zijn de verschillende niet-woonfuncties in de Czaar Peterstraat weergegeven. Over het algemeen wordt er vanaf de eerste verdieping gewoond aan de Czaar Peterstraat.



Figuur 3 Dwarsprofiel huidige situatie op Czaar Peterstraat tussen Conradstraat en Cruquiusstraat (links even zijde, rechts oneven zijde).

3.2 Openbaar Vervoer

De route over de Czaar Peterstraat is onderdeel van het Plusnet OV en daardoor een belangrijke route voor trams. Doelstelling van het Plusnet OV Tram is het verbinden van de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties, waaronder trein- en metrostations. Daarbij moet de doorstroming goed zijn. De Czaar Peterstraat maakt deel uit van de route van de tramlijn 7 tussen het Azartplein en Slotermeer.
De tram rijdt 8 keer per uur per richting. Vanwege Corona wordt er nu tussen de spitsen (en in het weekend) met 6 trams per uur per richting gereden. Naar verwachting zal bij de terugkeer van de reizigers na versoepeling of loslaten van de maatregelen de frequentie weer opgehoogd worden naar 8 trams per uur. Er kunnen geen bussen of andere openbaar vervoersmiddelen over de Czaar Peterstraat rijden, vanwege de onverharde trambaan onder het lage spoorviaduct.

Voor het OV op een Plusnet route geldt een snelheidsregime van 50 km/u. Op de Czaar Peterstraat mogen de trams echter niet harder dan 30 km/u. Dit is afgesproken met de buurt bij de aanleg van het spoor in 2004.



Huidige wegindeling Czaar Peterstraat (links oneven zijde, rechts even zijde)

3 Analyse huidige situatie



Kaart 5 Niet woonfuncties in Czaar Peterstraat

Kleuren symboliseren de volgende functies:
- Rood: detailhandel
- Oranje: horeca
- Donkergroen: uitgaan & toerisme, sport, activiteiten & ontmoeting
- Lichtgroen: zorg, onderwijs, religie
- Blauw: kantoren
- Paars: bedrijven
- Grijs: onduidelijk niet-woonfunctie

De tram heeft over bijna de gehele lengte van de straat een vrije baan. Ter hoogte van de halte Eerste Leeghwaterstraat komen de sporen bij elkaar middels een strengelspoor.

Als trams elkaar hier vanuit tegenovergestelde richting treffen, moeten ze op elkaar wachten om te kunnen passeren en tijdens het halteren van de tram. Dit is geregeld met een (optische) signalering.



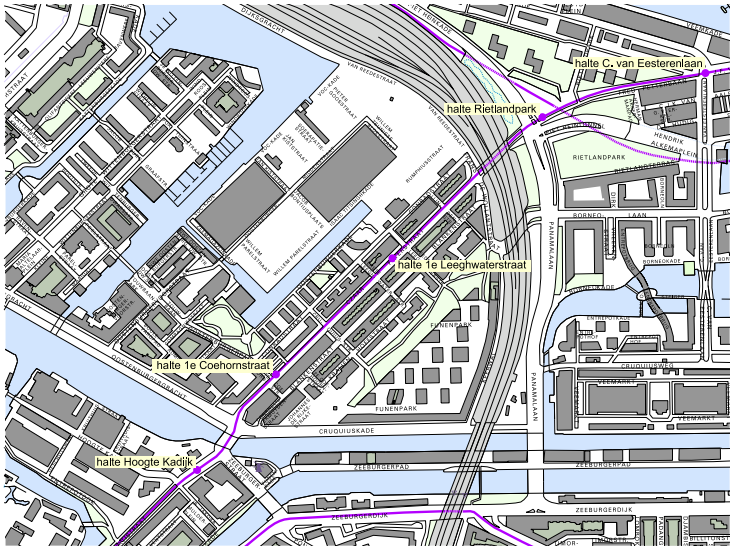
Strengelspoor bij halte Eerste Leeghwaterstraat

Door de krappe bogen van en naar het strengelspoor, leidt het rijden van de tram hier tot geluidsoverlast.

De tram kruist het drukke kruispunt met de Oostenburgergracht / Cruquiuskade. De oversteek op dit kruispunt is voor alle verkeer geregeld met verkeerslichten. Aan de andere kant van de Czaar Peterstraat kruist de tram de Frans de Wollantstraat waarna de tram onder een laag spoorviaduct doorrijdt. Omdat de bovenleiding onder het spoorviaduct laag hangt, rijdt de tram hier met aangepaste snelheid.

Het gebruik van de trambaan is voor een aantal partijen toegestaan: taxi's, nood- en hulpdiensten en gemeentelijke diensten (reiniging). Stadsdeel Centrum heeft op Oostenburg een werf waardoor hier veel verkeer is van heen en weer rijdende veegwagens.

3 Analyse huidige situatie



Kaart 6: Tramlijn 7 met haltes op Czaar Peterstraat en in omgeving



Huidige situatie halteperron 'stad-in' Coehoornstraat

Haltes

In de Czaar Peterstraat liggen twee haltes, bij de Eerste Coehoornstraat en de Eerste Leeghwaterstraat. Net ten zuiden van de Czaar Peterstraat bevindt zich op de Hoogte Kadijk een volgende halte op korte afstand.
Op de haltes Eerste Coehoornstraat en de Eerste Leeghwaterstraat stappen per halte circa 1400 passagiers in en uit per dag. Op de halte Hoogte Kadijk gaat het om circa 1900 passagiers die in- en uitstappen.

De drie haltes liggen dicht bij elkaar. De afstand tussen de twee haltes in de Czaar Peterstraat is ongeveer 300 m (circa 4 minuten loopafstand). De afstand tussen de Eerste Coehoornstraat en Hoogte Kadijk is 230 m (circa 3 minuten loopafstand).

In figuur 4 zijn de haltecirkels ingetekend die voor een halte worden gebruikt. Een haltecirkel laat zien welk gebied er binnen een straal van 400 m van een halte valt. Dit wordt gehanteerd als maximale loopafstand tussen twee OV haltes in Amsterdam. Te zien is dat de haltecirkel van de Eerste Coehoornstraat overlapt met de haltecirkel van zowel de Hoogte Kadijk als de Leeghwaterstraat.

Knelpunt doorstroming tram

De doorstroming van trams in de Czaar Peterstraat wordt beïnvloed door de volgende factoren:

- De snelheid van de trams op de Czaar Peterstraat is beperkt tot 30 km/u.
- Bij het strengelspoor wordt langzamer gereden, vanwege de bochten van en naar het strengelspoor. Maar ook omdat hier

trams om-en-om halteren en op elkaar moeten wachten om te kunnen passeren.

- Doordat de bovenleiding heel laag hangt in het spoorviaduct bij de Frans de Wollantstraat moet de tram zijn rijsnelheid verlagen naar 15 km/u.
- De haltes Eerste Leeghwaterstraat en Eerste Coehoornstraat liggen op korte afstand van elkaar. De tram moet hierdoor vaak stoppen voor verhoudingsgewijs een beperkt aantal passagiers, waarvan het herkomstgebied overlapt.

Halte Naam	Richting	Check in (per dag)	Check uit (per dag)
1e Coehoornstraat	H	640	113
1e Coehoornstraat	T	130	543
1e Leeghwaterstraat	H	653	81
1e Leeghwaterstraat	T	72	606
Hoogte Kadijk	H	808	135
Hoogte Kadijk	T	154	812

Tabel 1 In- en uitstappers per halte per richting voor een gemiddelde werkdag in februari 2020 (H richting Leidseplein, T richting Azartplein)



Figuur 4 Huidige haltecirkels van 400 m

- De haltes op de Czaar Peterstraat voldoen niet aan de eisen voor toegankelijkheid. Dit houdt o.a. in dat perrons een zodanige hoogte (24 cm) en breedte hebben (2,30 m) dat er een gelijkvloerse in- en uitstap is en er een minimale afstand tussen de tramvloer en het perron zit. De perrons moeten voorzien zijn van geleidelijnen en een obstakelvrije ruimte hebben van minimaal 2,10 m voor de rolstoeler.

Naast dat een dergelijke halte het makkelijker maakt voor gehandicapte reizigers, reizigers die slecht ter been zijn of reizigers met kinderwagens om gebruik te maken van de tram, heeft een gelijkvloerse in- en uitstap ook het voordeel dat het makkelijker (en daarmee sneller) wordt voor alle reizigers om de tram in- en uit te stappen. Dit heeft een gunstig effect op de doorstroming van de tram.

3.3 Fiets

De Czaar Peterstraat is al een drukke fietsroute en wordt naar verwachting alleen maar drukker. De Binnenring, waar de Czaar Peterstraat onderdeel van is, wordt steeds meer een verdeelring voor fietsers door onder andere de ambities van Agenda Amsterdam Autoluw, de ontwikkelingen van de Sluisbuurt en de geplande oeververbindingen. Daarnaast stimuleert de gemeente de fiets als vervoermiddel.
De Czaar Peterstraat is in het 'Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam' (zie bijlage I) opgenomen als Plusnet Fiets. Dit betekent dat een inrichting gewenst is waarbij de fietser snel, comfortabel en zonder conflicten kan doorstromen.

In mei/juni 2019 zijn verkeerstellingen uitgevoerd voor fietsers om inzicht te krijgen in de intensiteiten van fietsverkeer op verschillende tijdstippen:

3 Analyse huidige situatie

Tussen Tweede Leeghwaterstraat en Lijndenstraat	Totaal	Richting Noordoost	Richting Zuidwest
Ochtendspits (7-9u), werkdag	1008	258	751
Avondspits (16-18u), werkdag	1053	632	421

Tabel 2: Intensiteiten fiets per periode en per richting mei/juni 2019

Vanaf de september/oktober van 2022 gaat een tijdelijke pontverbinding tussen de Sluisbuurt (Zeeburgereiland) en Sporenburg varen. Deze blijft 7 jaar varen. In die tijd wordt besloten over een definitieve pontverbinding. Naar verwachting zal in de periode 2022-2029 het aantal fietsers dat de pontverbinding gebruikt toenemen van 1480 in 2022 tot 3880 in 2029 per etmaat (prognose volgens het Verkeersmodel Amsterdam). Niet al deze fietsers zullen via de Czaar Peterstraat rijden, een deel gaat via de Van Eesterenlaan, of Piet Heinkade. Maar het zal zeker drukker worden. Als vervolgens de Oostbrug tussen de Van Hasseltweg in Noord en het Azartplein in het Oostelijk Havengebied gerealiseerd wordt (op z'n vroegst in 2030) komen daar nog meer fietsers bij. Afhankelijk van of de brug ook geschikt wordt gemaakt voor OV komen er ook meer OV reizigers bij. De prognoses over verwachtte aantallen fietsers en OV reizigers lopen tot in de duizenden. Welk deel daarvan door de Czaar Peterstraat zal gaan is nog niet inzichtelijk (zie ook bijlage 1).

Het fietspad 'stad-in' (richting centrum) is 2,00 m breed. De wenselijke norm voor een fietspad is minimaal 2,50 m, maar in het huidige profiel is er niet meer ruimte beschikbaar. Het smalle fietspad kan de toenemende drukte niet aan.

Brom- en snorfietsen mogen hier wel rijden. Het gaat niet om een verplicht fietspad 'stad-in' (richting centrum) maar er geldt een zogenaamd inrijverbod C2 uitgezonderd fiets (en brom/snor). Op de Czaar Peterstraat richting het spoorviaduct, delen auto's, brommers en (snor)fietsers de rijbaan. De maximale snelheid is 30 km/u.

Fietsparkeren

Er staan verdeeld over de straat circa 180 fietsnietjes. De fietsparkeerplaatsen bevinden zich tussen de bomen op het trottoir. Er zijn enkele fietsvakken en er wordt ook buiten de fietsnietjes en fietsvakken op straat geparkeerd met fietsen, motoren en scooters. Bewoners hebben weinig inpandige parkeergelegenheid waardoor fietsparkeervoorzieningen op straat gewenst zijn.



Fietsparkeren op de Czaar Peterstraat

3 Analyse huidige situatie

Knelpunt ruimte voor fietsers
De ruimte voor fietsers in de Czaar Peterstraat is beperkt. Dat geldt voor zowel rijdende fietsers als voor fietsparkeren. Het fietspad 'stad-in' van 2,00 m breed is onder de wenselijke norm. In het huidige profiel is er niet meer ruimte beschikbaar. Gezien het aantal fietsers in de buurt en het belang van de Czaar Peterstraat als verbindende fietsroute is het wenselijk het fietspad te verbreden. Bij een herinrichting dienen de fietsparkeerplekken behouden te blijven en/of te worden verplaatst in de nabijheid.

3.4 Voetgangers

De Czaar Peterstraat maakt deel uit van het Hoofdnet Voetganger. Dit hoofdnet is het netwerk van vooral doorgaande routes van en naar drukke knooppunten.



Verschillende functies voetpad

De breedte van de voetpaden van weg tot gevel bedraagt op het grootste deel van de straat 3,50 tot 4,00 m. Vanaf de weg is het eerste deel van het trottoir ingericht voor verschillende functies: standplaats voor bomen, (vergunde) terrassen bij horeca, fietsparkeren en plantenbakken. Hiermee is het voetpad vanaf de gevel vrij van obstakels over een breedte van ca. 1,60 m.

Er zijn vier oversteken met zebrapad in de straat. Deze bevinden zich ter hoogte van de kruising met de Oostenburgergracht en Cruquiuskade, bij de halte Eerste Coehoornstraat (stad-uit richting Oostelijk Havengebied), de Cruquiusstraat en de halte bij de Eerste Leeghwaterstraat

Terrassen
In afwijking op de stedelijke kaders voor terrassenbeleid is in 2017 een aanpassing gemaakt voor de terrassen op de Czaar Peterstraat.
In verband met de bomenrij aan beide zijden van de straat op het trottoir is er sprake van een smalle doorloopruimte. Om de doorloopruimte voor voetgangers te vergroten is besloten de terrassen langs de rijweg tussen de bomen te situeren. Daarbij moet de vrije doorloopruimte minimaal 1,50 m zijn, gemeten vanaf de gevel en moet er tussen het terras en de rijweg/fietspad minimaal 0,50 meter worden vrijgelaten als schampstrook in verband met de veiligheid. Op de koppen van de Czaar Peterstraat en de openbare ruimte voor restaurant Instock bij de halte Coehoornstraat geldt het reguliere terrassenbeleid.

Knelpunt vrije doorloopruimte
De voetpaden op de Czaar Peterstraat zijn smal. De obstakelvrije ruimte is ongeveer 1,60 m. De minimaal gewenste breedte van een obstakelvrije doorloop op een trottoir is 2 meter. Voor drukkere winkelstraten is 3,60 m wenselijk.

3 Analyse huidige situatie

3.5 Auto en taxi

De Czaar Peterstraat is geen onderdeel van het Hoofdnet of Plusnet Auto. De straat heeft een ontsluitende functie voor de buurt, maar wordt ook gebruikt door doorgaand verkeer tussen de Oostenburgergracht en het Borneoviaduct naar de Panamalaan.

Op de Czaar Peterstraat is eenrichtingsverkeer ingesteld in noordelijke richting naar de Frans de Wollantstraat. Het autoverkeer deelt de rijbaan met fietsers in een 30 km/u snelheidsregime. Naastgelegen parallelle routes zijn de Conradstraat en de Blankenstraat. Deze straten zijn relatief smal, met veel parkeerplaatsen, en worden voornamelijk door bestemmingsverkeer gebruikt. De Blankenstraat is een belangrijke schoolfietsroute voor de Basisschool Oostelijke Eilanden. In deze parallelle straten is eveneens eenrichtingsverkeer ingesteld. Men rijdt de Conradstraat en de Blankenstraat in vanaf de Frans de Wollantstraat. Op de Conradstraat is vanaf de Cruquiusstraat tweerichtingsverkeer ingesteld.
Er geldt een inrijverbod voor vrachtauto's met een gewicht zwaarder dan 3.500 kg in de Czaar Peterstraat.

Taxi's, nood- en hulpdiensten en gemeentelijke diensten (stadsreiniging) die werk hebben in het gebied rijden op de rijbaan of kunnen met ontheffing meerijden op de trambaan.
De veegwagentjes van de stadsreinigingsdienst gaan in de toekomst deels over het nieuw geplande fietspad langs de Dijksgracht via de Kattenburgerstraat naar het centrum rijden. De grotere auto's van de reinigingsdienst blijven over de trambaan in de Czaar Peterstraat rijden. Zij mogen niet over de Dijksgracht in verband met de kwetsbare kade en de verkeersveiligheid (fietspad).

Knelpunt autoverkeer
Gezien de huidige inrichting en gebruik van de straat (30km/uur en gemengd met fiets) is een intensivering van het gebruik van de rijbaan met autoverkeer niet wenselijk. De nabijgelegen gebiedsontwikkeling op Oostenburg, kan echter wel een intensivering van het autoverkeer tot gevolg hebben, als zij via de Czaar Peterstraat aanrijden. Er is geen doorgaand verkeer op Oostenburg en er is één ontsluiting voor auto's, via de Frans de Wollantstraat. Afrijden gaat via het Borneoviaduct en de Panamalaan.

Parkeren en laden en lossen
Op de Czaar Peterstraat zijn in totaal 26 parkeerplaatsen. De meeste parkeerplaatsen liggen aan de even zijde van de straat verdeeld over 10 openbare parkeerplaatsen, 5 laad en losplaatsen en 2 gehandicapten parkeerplaatsen. Aan de oneven zijde bevinden zich 9 parkeerplaatsen op het pleintje bij restaurant In Stock achter de halte bij de Eerste Coehoornstraat. In tabel 4 staat een overzicht van de ligging van de parkeerplaatsen in de straat.
De parkeerdruk in de buurt (Czaar Peterbuurt, met nummer A09e) is op het drukste moment 97% (zondagavond). Deze hoge parkeerdruk kan leiden tot zoekverkeer. Automobilisten gaan rondrijden om een parkeerplaats te vinden

De binnenstad van Amsterdam heeft beperkte laad- en lostijden die gelden van maandag tot en met zaterdag (dus niet op zondag) voor specifiek aangewezen gebieden in de stad. Buiten deze benoemde gebieden kan men in het centrum 24 uur per dag laden en lossen, van maandag tot en met zaterdag. Op de Czaar Peterstraat mag men op de 5 hiervoor bestemde parkeerplaatsen laden en lossen tussen 07.00 en 19.00 uur. Dit tijdvak is in overleg met de ondernemers in 2017 vastgesteld.

3 Analyse huidige situatie



Kruising Frans de Wollantstraat vanaf viaduct richting Czaar Peterstraat

Knelpunt parkeren en laden en lossen
Bij een herinrichting van de Czaar Peterstraat moet voldoende aandacht zijn voor de benodigde laad- en losvoorzieningen ten behoeve van het bevoorraden van de winkels en voorzieningen. En vooral ook voor de bereikbaarheid hiervan (over het fietspad). Eventueel te verwijderen parkeerplaatsen moeten in de omgeving worden gecompenseerd.

Oneven zijde Czaar Peterstraat		
Type parkeren	**Openbare PP**	**Speciaal parkeren**
Kop Czaar peterstraat richting Conradstraat	4	2 gehandicapten alg. 1 autodate 2 elektrisch
Totaal 9 plaatsen	**4**	**5**

Tabel 3 Overzicht parkeerplaatsen Czaar Peterstraat noordzijde

Even zijde Czaar Peterstraat			
Type parkeren	**Openbare PP**	**Laden en Lossen**	**Speciaal parkeren**
Tussen Czaar Peterstraat en Lijndenstraat	3	1	1 gehandicapte alg.
Tussen Lijndenstraat en Tweede Leeghwaterstraat	7		
Tussen Eerste Leeghwaterstraat en Cruquiusstraat		2	
Bij gebouw De Keyzer, extra groot formaat pp voor busjes		2	1 gehandicapte algemeen
Totaal 17 plaatsen	**10**	**5**	**2**

Tabel 4 Overzicht parkeerplaatsen Czaar Peterstraat zuidzijde

3.6 Verkeersveiligheid

Bewoners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van met name de kruising met de Eerste Coehoornstraat en de kruising met de Frans de Wollantstraat.

Kruising Eerste Coehoornstraat

De kruising Eerste Coehoornstraat is onderdeel van een belangrijke fietsroute vanuit het Oostenburgerpark en de Blankenstraat (via de Cornelis Vermuydenstraat), onder meer voor schoolgaande kinderen naar de Basisschool Oostelijke Eilanden op de Kraijenhoffstraat. De oversteek ter hoogte van de Czaar Peterstraat wordt als verkeersonveilig ervaren, zowel voor fietsers als voetgangers. Dit komt o.a. doordat de straten aan weerszijden niet in elkaars verlengde liggen, waardoor de oversteek schuin over de Czaar Peterstraat ligt. Omwonenden geven aan dat rechtdoorgaande fietsers op de Czaar Peterstraat soms de oversteekplaatsen negeren en hard doorrijden.

3 Analyse huidige situatie



Oversteek naar Cornelis Vermuydenstraat

Kruising Frans de Wollantstraat

Op de kruising Czaar Peterstraat met de Frans de Wollantstraat heeft het verkeer op de Czaar Peterstraat voorrang. De tram en het fietsverkeer rijden hier rechtdoor. Autoverkeer moet verplicht afbuigen naar rechts (richting Panamalaan) of links (richting Oostenburg). Afbuigend autoverkeer moet de rechtdoorgaande fiets of tram voorrang verlenen. Dit kan tot verkeersonveilige situaties leiden wanneer het autoverkeer lang moet wachten op een doorgang vanwege de vele rechtdoorgaande fietsers. Ook kan de voorrangssituatie ongeloofwaardig worden als er steeds meer auto- en fietsverkeer vanaf Oostenburg gaat komen.

Op de kruising Frans de Wollantstraat met de Panamalaan (Borneoviaduct) zijn aanpassingen gedaan aan de opstelvakken voor de verkeerslichten. Dit zorgt voor minder terugslag van wachtende auto's in de spits op de kruising Frans de Wollantstraat-Czaar Peterstraat.

Kruising Oostenburgergracht/Cruquiuskade

Mede naar aanleiding van ongevallen in het verleden, is de kruising Czaar Peterstraat met de Oostenburgergracht/Cruquiuskade al aangepakt. Er zijn maatregelen uitgevoerd om de fietsoversteek te verbeteren en onlangs heeft een herinrichting van de Eilandenboulevard plaatsgevonden.

Ongevallenregistratie

In de Czaar Peterstraat vinden relatief weinig ongevallen plaats. De meeste ongevallen vinden plaats bij de Cruquiusstraat en ter hoogte van de Eerste Coehoornstraat. Het gaat totaal om 29 ongevallen in de periode (1-1)-2014 – (28-9)-2021. Opvallend is dat tussen 2015 en 2020 geen ongevallen zijn geregistreerd.

3.7 Leefbaarheid

Groenvoorzieningen

De Czaar Peterstraat is een lange, rechte straat met veel verharding. Aan beide zijden van de straat staan op het trottoir iepen. Er is in de afgelopen jaren veel gesproken over de kwaliteit van deze bomen. In december 2015 is het bestuur van stadsdeel Centrum in gesprek gegaan met ondernemers en bewoners van de Czaar Peterstraat over meerdere onderwerpen. Daarbij agendeerden bewoners en ondernemers de staat van de bomen, die er deels slecht uit zien en veel licht wegnemen. Een deel van de iepen is 60 tot 80 jaar oud. In het zuidelijke deel van de straat zijn in verband met nieuwbouw in de jaren '90 veel bomen gekapt en is aan één kant wat jonge aanplant teruggeplaatst.

3 Analyse huidige situatie



Figuur 5 Verwachte levensduur bomen

Het stadsdeel heeft in 2016 onderzoek laten doen naar de toestand van de iepen. In 2017 is in overleg met het Eilandenoverleg een second opinion naar de oorzaak van de slechte staat van een deel van de bomen uitgevoerd. Deze toonde aan dat een deel van de bomen is aangetast door een woekerzwam en een rot wortelstelsel heeft wegens een blijvende wijziging in het grondwaterpeil. De schade is onomkeerbaar. Er is in de huidige situatie geen verbetering van de conditie mogelijk.

De beheervisie van stedelijk groenbeheer is dat bomen niet gekapt worden 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 10 bomen bij de nieuwe halteperrons. In de komende projectfase zullen we met de groenbeheerder het 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.

Knelpunt leefbaarheid
De schade aan de bomen heeft ertoe geleid dat tot op heden 16 bomen zijn verwijderd. Deze zijn nog niet teruggeplaatst, mede in afwachting van de herinrichting. Er wordt te zijner tijd bekeken welke bomen de komende jaren echt vervangen moeten worden omdat ze er te slecht aan toe zijn, of een veiligheidsrisico vormen. Ook wordt bekeken wanneer het mogelijk is op de huidige kale plekken in de straat bomen te herplanten. Dit wordt bezien in samenhang met de locatie voor de nieuwe halteperrons. Voor de aanleg van de nieuwe toegankelijke halte zullen mogelijk 5 tot 10 bomen moeten worden verwijderd.

3 Analyse huidige situatie

Afval

De gemeente plaatst sinds 2017 ondergrondse afvalcontainers door de hele stad. In de Czaar Peterbuurt zijn in 2021 afval-containers voor glas, papier, textiel en restafval geplaatst. De containers staan met name in de zijstraten en niet op de Czaar Peterstraat.



Kaart 7 Locatie afvalcontainers

3.8 Ondergrond

Kabels en leidingen

Momenteel liggen er in totaal negen 10Kv kabels in de Czaar Peterstraat: zeven aan de oostzijde van de Czaar Peterstraat onder de huidige rijstrook, en twee onder het fietspad aan de westzijde van de straat. Er liggen vier gasleidingen in de straat, twee aan elke zijde van de straat. De gasleiding langs de gevel onder het trottoir is in bedrijf. Het merendeel van de gasleiding is van gietijzer, en zal vervangen worden tijdens de herinrichting. De niet in gebruik zijnde gasleiding wordt bij de herinrichting verwijderd. Er liggen twee datakabels onder het fietspad. Daarnaast liggen er drie waterleidingen onder het trottoir vlak langs de gevel: twee aan de oostzijde en één aan de westzijde. Tot slot liggen er meerdere kabels van KPN en Ziggo langs de gevels aan weerszijden van de straat. Aan de zuidoostzijde van de Czaar Peterstraat ligt het riool onder de rijbaan. Aan de noordwestzijde ligt het riool tussen het fietspad en het spoor. Tijdens een eventuele verdere uitwerking van een van de oplossingsrichtingen vragen de bovenstaande punten aandacht. Er loopt een tertiaire kering over de Oostenburgergracht en de Cruquiuskade die de Czaar Peterstraat kruist ter hoogte van de Oostenburgergracht



Kaart 8 De Czaar Peterstraat zelf is geen waterkering.

Bodemgesteldheid
De Czaar Peterstraat is in de bodemkwaliteitskaart aangeduid als zone 4 (rode kleur, zie figuur 5). Deze grond wordt aangeduid als industrie en mag niet zonder onderzoek elders worden hergebruikt. Als na onderzoek blijkt dat de grond toch voldoet aan de Lokale Maximale Waarde van de toepassingslocatie is hergebruik toegestaan. Tijdens de eventuele verdere uitwerking van een van de oplossingsrichtingen vragen bovenstaande punten aandacht.



Figuur 6 Bodemkwaliteit

3.9 Technische eisen inrichting

De nieuwe inrichting van de Czaar Peterstraat mag idealiter geen hogere beheerkosten met zich meebrengen. Streven is om een voor beheer optimale inrichting te realiseren (Puccini). Puccini is een voorschrift van het type straatstenen en straatmeubilair dat in de gemeente Amsterdam wordt toegepast om een uniform straatbeeld te creëren. Hierin zijn de beheermaatregelen en de financiële consequenties omschreven. De wegbeheerder van Verkeer & Openbare Ruimte en die van het stadsdeel zijn betrokken. Hetzelfde geldt voor het spoor. De aanpassingen aan het spoor worden in overleg gedaan met de dienst Metro en Tram (eigenaar van het spoor) en GVB (beheerder).

4 Ontwerpverkenning

De doelstellingen voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat zijn 1) verbetering doorstroming tram, 2) meer ruimte voor fietsers en 3) verbeteren verkeersveiligheid.

Op basis van de inventarisatie van de huidige situatie en de gesignaleerde knelpunten, zijn randvoorwaarden geformuleerd om tot een oplossing te komen. De oplossingsrichtingen in de volgende paragrafen zijn tot stand gekomen op basis van gesprekken met bewoners, ondernemers, betrokken partijen en belangenverenigingen. Zie voor een overzicht van de geraadpleegde partijen hoofdstuk 5.

De oplossingsrichtingen zijn op basis van vier belangrijke uitgangspunten te ordenen:
1. Vervanging van het strengelspoor door regulier spoor
2. Meer ruimte voor de fiets richting het centrum;
3. Het toegankelijk maken van de haltes;
4. Maximaal behoud van de bomen.

Deze uitgangspunten leiden tot één oplossingsrichting voor de fiets en het spoor (en daarmee ook de auto) en twee oplossingsrichtingen voor de locatie van de haltes.

4.1 Randvoorwaarden

Alle oplossingsrichtingen zijn besproken in het projectteam. Maatregelen zijn afgevallen (als niet-kansrijk aangemerkt) in het geval dat:

- niet wordt voldaan aan de wet- en regelgeving en/of richtlijnen uit beleidsstukken: bijvoorbeeld omdat de minimale maatvoering voor trottoirs, fietspaden of rijbanen niet haalbaar blijkt of doordat de buurt onbereikbaar wordt door het treffen van de betreffende maatregel;
- de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie slechter wordt dan in de huidige situatie;
- er geen verbetering van de doorstroming van het OV wordt voorzien;
- er geen verbetering van de ruimte voor de fiets wordt voorzien;
- de kosten zodanig hoog zijn, dat de investering niet opweegt tegen de winst die het oplevert.

Daarnaast zijn een aantal maatschappelijke criteria zwaarwegend geweest in de beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen en uitwerkingsprincipes:
1. Invloed op bomen(structuur)/groen;
2. Invloed op doorstroming van verschillende modaliteiten (fiets, voetgangers, auto);
3. Bereikbaarheid van de haltes/afstanden tussen de haltes.

In bijlage II zijn de oplossingsrichtingen opgenomen die zijn afgevallen op basis van de genoemde criteria.

4.2 Oplossingsrichting meer ruimte voor de fiets

De ruimte in de Czaar Peterstraat is beperkt. Om het fietspad richting het centrum te verbreden naar 2,50 m, zijn er twee mogelijkheden om de benodigde ruimte te vinden:

- richting het voetgangersgebied, waardoor het voetpad versmalt naar 3 tot 3,50 meter. De bomen die langs het trottoir staan kunnen niet behouden blijven, omdat de doorloopruimte anders te smal wordt;
- richting de trambaan, waardoor het spoor over de gehele lengte van de straat minimaal 0,50 meter verschuift richting de oostzijde.

4 Ontwerpverkenning

Gezien de waarde die gehecht wordt aan de huidige bomen en de laanstructuur en aan de breedte van het trottoir, wordt voorgesteld om de verbreding van het fietspad te verkrijgen door het verschuiven van de trambaan, ondanks dat dit een forse investering vergt. Omdat het uitgangspunt is behoud van de bestaande bomen, behouden de trottoirs de huidige breedte. Ook de doorloopruimte op de trottoirs blijft hetzelfde als in de huidige situatie.

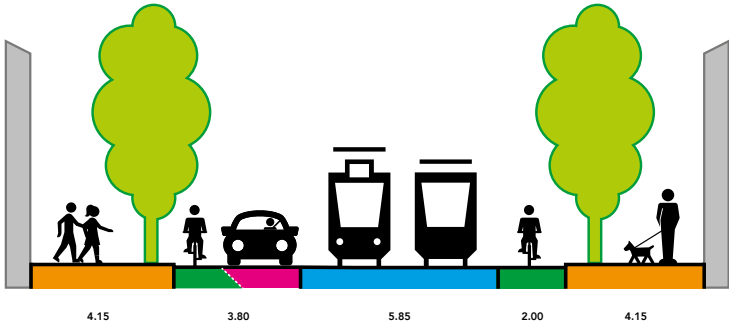
De verschuiving van de trambaan leidt tot een herverdeling van de verkeersstromen in de straat. De combinatie van fiets en auto aan de stad-uit zijde (richting Oostelijk Havengebied) is niet langer meer mogelijk, er is ook geen ruimte voor een fietsstraat. Aan deze zijde wordt eveneens een fietspad van 2,50 meter aangebracht, en de auto moet dan mee gaan rijden met de tram. Dit betekent wel dat de trambaan een breder profiel krijgt (6,30 meter in plaats van de huidige 5,85 meter), omdat er bij medegebruik meer vrije ruimte nodig is om tegemoetkomende auto's en trams veilig te kunnen laten passeren.

Door het verwijderen van het strengelspoor wordt de betrouwbaarheid van de tram 'stad-in' (richting centrum) verbeterd, omdat trams niet meer op elkaar hoeven te wachten. Het meerijden van de auto over de trambaan zorgt voor een minder positief effect op de betrouwbaarheid van de tram 'stad-uit' (richting Oostelijk Havengebied). Er zijn situaties denkbaar dat de auto moet wachten om veilig rechtsaf te kunnen slaan een zijstraat in, of naar een parkeerplaats of laad- en losplaats. Dit kan hinder veroorzaken voor een achteropkomende tram, die moet wachten totdat de auto is afgeslagen. Daarnaast is er kans dat automobilisten de tram proberen in te halen wanneer deze halteert. Dit kan worden ontmoedigd door bijvoorbeeld de aanleg van een rammelstrook (rabatstrook) tussen de twee trambanen.

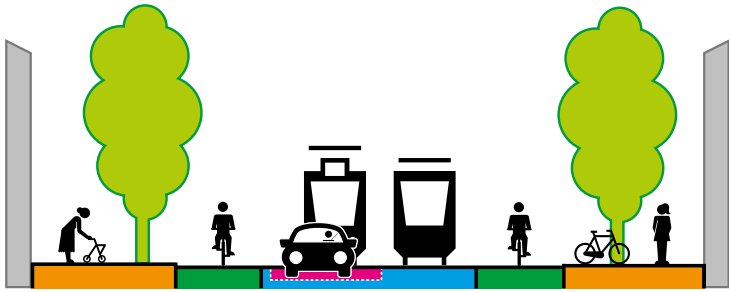
Bij verdere uitwerking van deze variant zullen daarom mogelijkheden worden onderzocht om het autoverkeer op de Czaar Peterstraat te minimaliseren (autoluwe straat), zodat de hinder tussen auto, tram en fiets beperkt wordt. Hierbij kan gedacht worden aan de aanpassing van de verkeerscirculatie in de Czaar Peterbuurt, door bijvoorbeeld het omdraaien van de rijrichtingen in de zijstraten of het aanbrengen van een 'knip'.

Er moet rekening worden gehouden dat bij deze uitwerking een aantal bomen moeten wijken voor de realisatie van toegankelijke haltes. Ter plaatse van een nieuw halteperron passen geen bomen op het trottoir, omdat het spoor en fietspad hier uitbuigt vanwege de inpassing van het perron. Aan één zijde van de straat wordt het trottoir daardoor smaller en is er geen plek om een boom te plaatsen. Het gaat om 5 -10 bomen, afhankelijk van de nieuwe locatie van de tramhalte (zie ook paragraaf 4.3).

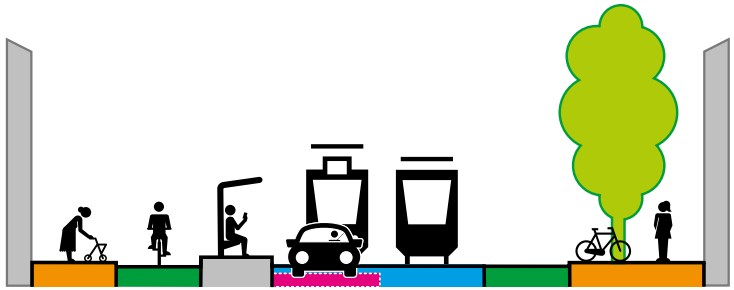
In figuur 7 t/m 9 zijn dwarsprofielen opgenomen van dit uitwerkingsprincipe voor het deel van de Czaar Peterstraat tussen Conradstraat en Cruquiusstraat. In Figuur 7 wordt de huidige situatie weergegeven en in Figuur 8 dezelfde straat met een breder fietspad in beide richtingen zonder een halte. In Figuur 9 is het dwarsprofiel uitgewerkt als er ook een halte in dit deel van de straat wordt gelegd, met een versmald trottoir aan de zijde van het perron.



Figuur 7 Dwarsprofiel huidige situatie op Czaar Peterstraat tussen Conradstraat en Cruquiusstraat



Figuur 8 Dwarsprofiel variant breder fietspad op Czaar Peterstraat tussen Conradstraat en Cruquiusstraat



Figuur 9 Dwarsprofiel variant breder fietspad met halte op Czaar Peterstraat tussen Conradstraat en Cruquiusstraat

4.3 Oplossingsrichting verbeteren doorstroming tram

De maatregelen die voor de Czaar Peterstraat zijn verkend, dienen de kwaliteit van tramlijn 7 te verbeteren, en daarmee de kwaliteit van het tramnetwerk op de hele Binnenring. Tramlijn 7 wordt immers ook gebruikt voor het overstappen op andere tramlijnen, zoals lijn 26 op het Rietlandpark, en lijn 19 en 14 op het Alexanderplein, of de metrolijnen op Weesperplein en Vijzelgracht. De maatregelen hebben tot doel de betrouwbaarheid te verhogen, de rijtijd te verkorten en de veiligheid evenals het comfort voor de reizigers te vergroten door de haltes toegankelijk te maken.

Het vervangen van het strengelspoor en het samenvoegen van de twee haltes tot één toegankelijke halte in de Czaar Peterstraat leveren voor de (oostelijke) Binnenring ruim 7 minuten aan rijtijdwinst op per spitsuur. Dit leidt tot lagere exploitatiekosten en een verbetering voor de reistijd van de reiziger.

Om de doorstroming en betrouwbaarheid op de Czaar Peterstraat te verbeteren, is vooral de aanpak van het bestaande strengelspoor cruciaal. Uitgangspunt is dan ook dat deze wordt omgezet in regulier spoor in beide richtingen.

De aanwezigheid van het strengelspoor zorgt er niet alleen voor dat de trams ter plaatse stapvoets moeten rijden maar ook dat de trams regelmatig op elkaar moeten wachten. Om te voorkomen dat de dienstregeling voor het gehele traject hierdoor ontregeld kan raken, is die net wat ruimer opgezet zodat de kans dat trams elkaar tegenkomen bij deze halte en op elkaar moeten wachten kleiner is. Het weghalen van het strengelspoor zorgt voor meer flexibiliteit en doorstroming op de hele lijn. Overigens zorgt het vervallen van het strengelspoor ook voor meer comfort voor de reizigers, minder geluid en minder slijtage en onderhoudskosten aan de trambaan en daarmee ook voor minder overlast voor de omwonenden.

4 Ontwerpverkenning

Haltes
Het inpassen van toegankelijke haltes is een uitdaging. Bredere en hogere haltes zijn nodig om te zorgen voor gelijkvloerse instap in de tram, een vereiste vanuit openbare toegankelijkheid en ook wettelijk voorgeschreven. Dit betekent dat de halteperrons opnieuw worden ingepast in de straat. Dit is lastig, want de ruimte is beperkt.

Van twee naar één halte
Het is niet mogelijk om twee toegankelijke perrons tegen over elkaar te maken. Dit gaat simpelweg ten koste van teveel voetgangersruimte. Een toegankelijk halteperron is 31 m lang en minimaal 2,30 m breed. De perrons van een halte moeten daarom schuin tegen over elkaar komen te liggen (bajonet ligging). Dit is in de huidige situatie ook al het geval bij halte Eerste Coehoornstraat. Bij aanleg van 2 toegankelijke haltes in de straat, oftewel 4 halteperrons in bajonetligging, komen de perrons heel dicht bij elkaar te liggen en wordt veel openbare ruimte ingenomen. Zoals in paragraaf 4.2 toegelicht, wordt het trottoir ter plaatse van de nieuwe perrons te smal om de bomen daar te behouden.

De ruimte in de straat is beperkt. 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. Dit kan op twee manieren: door de aanleg van een geheel nieuwe halte ter vervanging van de twee haltes in de straat of door het gebruik van het halteperron ‘stad-in’ (richting centrum) bij de Coehoornstraat in combinatie met een nieuw halteperron ‘stad-uit’ (richting Oostelijk Havengebied) elders in de straat.

4.3.1 Oplossingsrichting 1: Aanleg van een nieuwe (bajonet) halte ter vervanging van de twee haltes in de straat

Om te achterhalen op welke wijze een nieuwe halte in de Czaar Peterstraat het best is in te passen, is een verkenning gedaan naar mogelijke locaties van de haltes.
Hierbij houden we rekening met een aantal zaken:

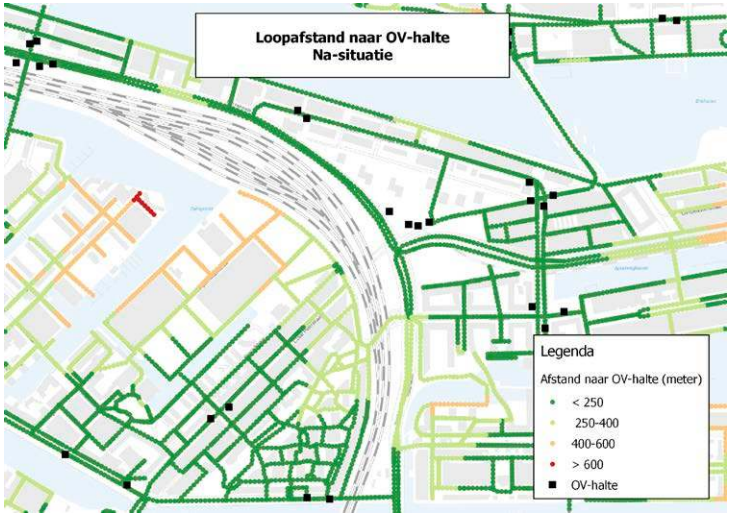
- de Czaar Peterstraat is weliswaar een langgerekte straat, maar wordt door de zijstraten de straat in delen ‘opgeknipt’;
- de lengte van een toegankelijke halteperron voor een enkele tramlijn bedraagt 31 meter, dit is exclusief de toegangen om op het perron te komen (d.w.z. de hellingbanen en steunpunten om van en naar de halte toe te kunnen komen). De breedte van een toegankelijke halteperron is minimaal 2,30 meter met een vrije doorloopruimte van 2,10 meter.
- idealiter worden de perrons in de nabijheid van een kruising aangelegd, omdat er dan een goede en logische oversteek gemaakt kan worden met behulp van een zebrapad. Bovendien passeert de tram dan met een lage snelheid de kruising, omdat hij net gehalteerd heeft.
- het inpassen van een halteperron zorgt voor een smaller trottoir aan één zijde van de straat, waardoor er hier geen bomen geplaatst kunnen worden. (zie figuur 9 in paragraaf 4.2). De minimale maat die voor het trottoir hierbij gehandhaafd moet blijven is 2 meter. Dit wordt overal in de straat gehaald. Ter hoogte van de terrassen is 2,80 meter wenselijk.
- De huidige breedte van het trottoir varieert in de Czaar Peterstraat van 3,95 tot 4,35 meter. De smalste trottoirs bevinden zich op het deel van de straat tussen Eerste en Tweede Leegwaterstraat ter hoogte van de winkels op huisnummer 126-128.

4 Ontwerpverkenning

Rekening houdend met bovenstaande zaken, zijn een aantal combinaties voor de locatie van de nieuwe halte perrons mogelijk. Bij het maken van het ontwerp werken we deze opties verder uit. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad het definitieve besluit bij het vaststellen van het definitief ontwerp.

Voorkeurslocatie bij aanleg nieuwe halte

Gezien de geplande gebiedsontwikkeling op de stadswerf Oostenburg en de geplande brug over de Oostenburgervaart die aanlandt bij de Cruquiusstraat, sluit de ligging van een haltepaar rondom de Cruquiusstraat goed aan op de toekomstige looproute van bewoners van de stadswerf Oostenburg naar de Czaar Peterstraat. Tevens blijven de loopafstanden voor het grootste deel van de buurt acceptabel, namelijk minder dan 400 m (zie kaart 9). Voor het noordelijke deel van Oostenburg is dit iets langer, 400 tot 600 m.



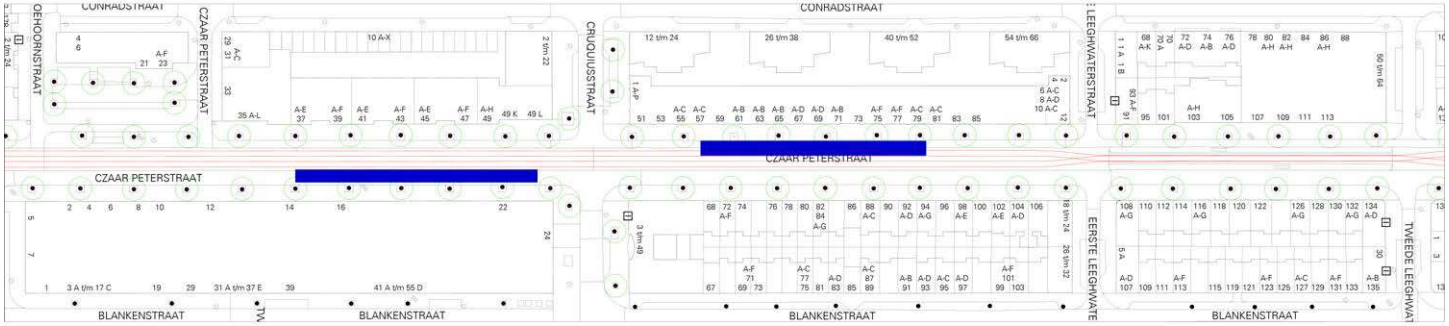
Kaart 9 Loopafstanden naar een OV-halte rondom de Cruquiusstraat



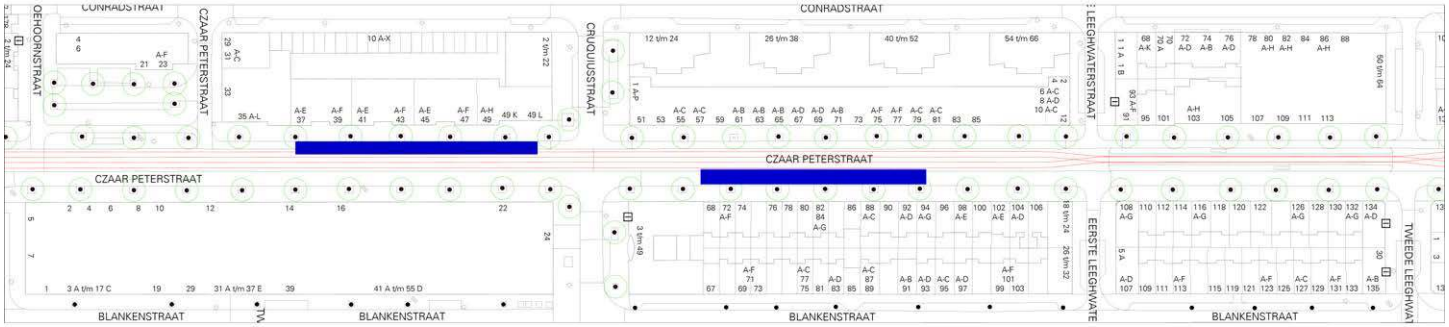
Huidige situatie halteperron 'stad-in Coehoornstraat

Gezien de impact van het inpassen van een halteperron op de breedte van het trottoir, heeft het niet de voorkeur deze aan te leggen op de delen van de straat waar zich de winkels en horeca bevinden. Er blijft dan onvoldoende ruimte over voor de aanwezige terrassen tussen de bomen.

Aan de oneven zijde van dit deel van de straat (tussen Cruquiusstraat en Eerste Leeghwaterstraat) zitten geen voorzieningen in de plint. Dat betekent dat het inpassen van een halteperron (zie figuur 10, blauwe lijnen) weliswaar een smaller trottoir oplevert dan in de huidige situatie, maar dat deze nog voldoende maat heeft voor gebruik door bewoners en passanten. Er hoeft hier geen rekening te worden gehouden met terrassen. De ligging van dit haltepaar is nabij het gezondheidscentrum en het zorgcentrum De Keyzer. Voor de bewoners van het zorgcentrum Czaar Peterpunt is de halte verder weg maar nog steeds binnen een acceptabele loopafstand.



Optie 1



Optie 2

Figuur 10 Schematische weergave mogelijke halte rondom Cruquiusstraat.

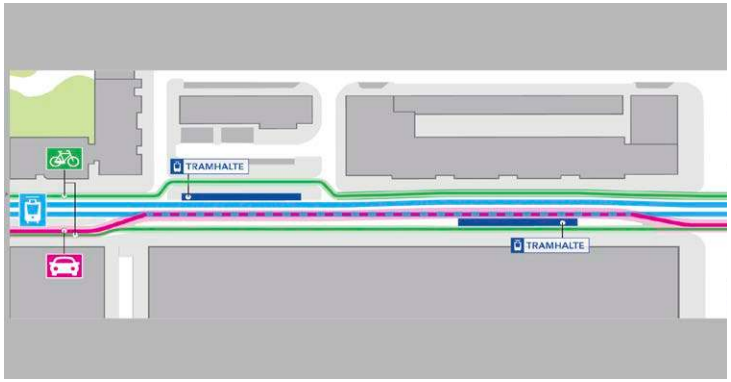
4.3.2 Oplossingsrichting 2: gebruik halteperron 'stad-in' (richting centrum) Coehoornstraat en nieuwe halteperron 'stad-uit' (richting Oostelijk Havengebied).

Het halteperron 'stad-in' (richting centrum) bij de Coehoornstraat is gesitueerd aan een pleintje (zie foto op de vorige bladzijde). Dit betekent dat hier meer ruimte is om de halte toegankelijk te maken en om bomen die weg zouden moeten, een nieuwe plek te geven. Bewoners en bezoekers van het zorgcentrum De Keyzer en het gezondheidscentrum kunnen gebruik blijven maken van het halteperron op de voor hen vertrouwde plek.

Tegelijkertijd ligt dit halteperron iets verder weg van de toegangsweg naar de stadswerf Oostenburg en wordt de loopafstand voor bewoners en bezoekers van het zorgcentrum Czaar Peterpunt groter dan bij de beschreven voorkeurslocatie in paragraaf 4.3.1.

In figuur 11 is een illustratie van deze oplossingsrichting opgenomen.

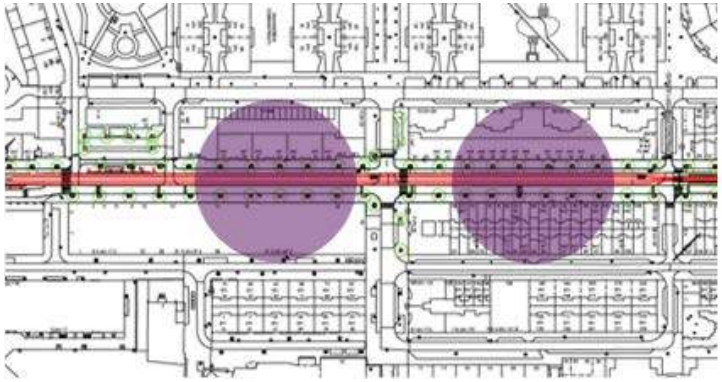
Voor het halteperron 'stad-uit' (richting Oostelijk Havengebied) moet een nieuwe locatie gezocht worden. In paragraaf 4.3.1 is al voorkeur uitgesproken om de nieuwe halte rondom de Cruquiusstraat te situeren o.a. vanwege de looproute naar de stadswerf Oostenburg.



Figuur 11 Samenvoegen halte met behoud van perron 'stad-in' (richting centrum) Eerste Coehoornstraat en een nieuw perron 'stad-uit' (richting Oostelijk Havengebied)

Het nieuwe perron zou dan op twee plekken gemaakt kunnen worden:
1. Tussen de te behouden 'stad-in'-halte van de Coehoornstraat en de Cruquiusstraat
2. Tussen de Cruquiusstraat en de Eerste Leeghwaterstraat

Figuur 12 geeft het zoekgebied voor de nieuwe perrons.



Figuur 12 Zoekgebied voor nieuw perron 'stad-uit' (richting Oostelijk Havengebied) bij behoud van perron Coehoornstraat of Eerste Leeghwaterstraat

5 Geraadpleegde partijen

In het traject om te komen tot deze Nota van Uitgangspunten is inbreng van verschillende partijen gevraagd en vastgelegd, zowel in het voortraject als tijdens de inspraak. Het komen tot oplossingsrichtingen en varianten voor de geschetste knelpunten is een iteratief proces, waarbij in elke fase van het project de belanghebbenden worden betrokken en inbreng wordt opgehaald. In deze inspraak werd reactie gevraagd op het weghalen van het strengelspoor tussen de Eerste en Tweede Leeghwaterstraat en op meerdere varianten voor de plek van één (nieuwe of samengevoegde) tramhalte, waarbij autoverkeer voor- dan wel achter de halte langs geleid werd. De inspraak heeft geleid tot een gewijzigde voorkeursvariant, die uitgaat van brede fietspaden, het vervangen van het strengelspoor door regulier spoor in beide richtingen, één samengevoegde toegankelijke tramhalte en autoverkeer dat in één richting meerijdt over de trambaan.

Hieronder volgt een korte beschrijving van het informatie- en inspraakproces. De belanghebbende omgevingspartijen en gemeentepartijen worden kort beschreven en de reacties tijdens de inspraak. Zie voor een uitgebreide toelichting van alle inspraakreacties de Nota van Beantwoording.

5.1 Informatie en inspraak

5.1.1 Informatiebijeenkomst 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 de knelpunten en mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming van de tram en het aanpassen van de tramhaltes. Ook was een boomdeskundige aanwezig van Prohold, om toelichting te geven over de toestand van de bomen. Tijdens de bijeenkomst zijn verschillende inrichtingsvarianten voor de straat besproken. Aanwezigen hebben mondeling en via reactieformulieren gereageerd op de geschetste oplossingsrichtingen. Uit de reacties kwam naar voren dat drie dingen voornamelijk belangrijk werden gevonden, te weten:

- bomen(structuur) zoveel mogelijk behouden;
- nieuwe halte verplaatsen richting Eerste Coehoornstraat;
- halte Eerste Coehoornstraat behouden.

Op de inloopavond ging de voorkeur voornamelijk uit naar de oplossingsrichting ‘Duitse halte’. Ondanks mogelijke conflicten tussen (fiets)verkeer en in- en uitstappende reizigers werd dit als voorkeur aangedragen in verband met de mogelijkheid om de bomen te behouden in de straat. De reacties en suggesties van aanwezigen zijn meegenomen in de uitwerking van de plannen tot een Nota van Uitgangspunten.

5.1.2 Formele inspraak 2018

Op 22 mei 2018 heeft het college van B en W de concept Nota van Uitgangspunten herinrichting Czaar Peterstraat vrijgegeven voor inspraak. Tussen 6 juni en 17 juli 2018 zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen te geven op het concept.
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 en vragen te stellen, er werd informatie en toelichting gegeven over het project. In het tweede deel van de avond konden aanwezigen ook een inspraakreactie indienen.

5 Geraadpleegde partijen

Tijdens de inspraakperiode zijn 40 reacties per mail en brief binnengekomen. Veel opmerkingen betroffen de éénzijdige aanleiding tot herinrichting. Er werden vraagtekens gezet bij nut en noodzaak van de herinrichting alleen voor het vergroten van de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram. 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 bewoners voelt zich gedupeerd door het verdwijnen van haltes en de grotere loopafstanden die dit tot gevolg heeft, anderen zien het nut van één nieuwe halte in. Daarnaast wordt de Czaar Peterstraat door enkele insprekers verkeersonveilig ervaren. Er is gevraagd om de verkeersveiligheid te onderzoeken en te verbeteren in het toekomstige ontwerp. Er is veel weerstand tegen aanpassingen die ten kosten gaan van groen (het vervangen van de bomen). De huidige groenstructuur in de straat wordt erg gewaardeerd en men ziet deze graag terugkomen in het toekomstige ontwerp.

5.1.3 Informatieavond 2021

Op 27 oktober 2021 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden om de buurt te informeren over de stand van zaken, de resultaten van de inspraak uit 2018 en de uitgangspunten en voorkeursvariant voor de herinrichting van de straat. De avond is bezocht door circa 35 bezoekers. Zowel vooraf als tijdens de bijeenkomst zijn diverse vragen gesteld over de nieuwe inrichting. Deze zijn als aandachtspunten al opgenomen in voorliggende Nota en worden in de volgende fase verder uitgewerkt. Het verslag van deze avond en de beantwoording van de vragen zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording.

5.2 Organisaties bewoners en ondernemers

In de Oostelijke Binnenstad zijn enkele grote buurtplatforms actief. In de Czaar Peterbuurt is dat het Eilandenoverleg. Dit buurtplatform houdt zich bezig met leefbaarheid, wonen, de openbare ruimte en kwaliteit van plannen en beleid van de gemeente of andere partijen. Binnen het Eilandenoverleg zijn diverse werkgroepen actief die zich bezighouden met een bepaald onderwerp of bepaald deelgebied.
Bestuursleden uit het Eilandenoverleg en uit het andere grote buurtplatform, het Plantage- Weesperbuurt overleg, hebben zich verenigd in de Stichting Buurtorganisatie 1018. De Stichting Buurtorganisatie 1018 (BO 1018) heeft als doel om bewonersparticipatie en bewonersinitiatieven in postcodegebied 1018 te stimuleren en te ondersteunen.

Ook zijn er diverse bewonersinitiatieven vanuit Verenigingen van Eigenaren die in het kader van Centrum Begroot voorstellen hebben ingediend voor onder andere meer groen in de straat, door het aanbrengen van geveltuintjes bij een aantal bouwblokken.

In de Czaar Peterstraat zijn twee zorginstellingen van Amsta gevestigd. Op de hoek met de Frans de Wollantstraat is een aantal woongroepen met dementerende ouderen gevestigd. In het gebouw De Keyzer aan het begin van de Czaar Peterstraat vlak bij halte Eerste Coehoornstraat is een locatie met begeleid wonen voor ouderen met zorgindicatie. Er wonen ouderen met dementie maar ook mensen met een somatische zorgvraag. Naast de woongroepen zijn er in De Keyzer ook acht appartementen voor mensen met lichamelijke beperkingen en een ruimte voor dagbesteding. In gebouw De Keyzer zijn ook gezondheidscentra gehuisvest. Zo is er een vestiging van SAG (Stichting Amsterdamse Gezondheidscentra) met een huisartsenpost en andere zorgverleners (zoals fysiotherapie, podotherapie, maatschappelijk

5 Geraadpleegde partijen

werk, diëtistenpraktijk, apotheek). Bereikbaarheid van deze instellingen voor bewoners en bezoekers is belangrijk. Voor het gebouw zijn parkeerplaatsen specifiek voor ouderen- en gehandicaptenvervoer.

De Czaar Peterstraat straat is naast een woonstraat ook een leuke winkel- en verblijfstraat, met een divers aanbod aan horeca en dienstverlening. De ondernemers zijn verenigd in de BIZ vereniging Oostelijke Eilanden en Czaar Peterbuurt. Deze is opgericht in 2015 en behartigt daarmee al zo'n 6 jaar de belangen van de ondernemers in de buurt, samen met de straatmanager.

5.2.1 Inspraakreacties bewonersgroepen en organisaties

Alle inspraakreacties zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording. De reacties zijn geanonimiseerd, met uitzondering van de reacties die vanuit een organisatie zijn ingestuurd. In onderstaande worden de reacties die vanuit organisaties ontvangen zijn kort weergegeven.

Het Eilandenoverleg vindt dat er te weinig rekening wordt gehouden met de nieuwe wijk in aanbouw Oostenburg. Zij zien graag dat er twee haltes in de Czaar Peterstraat behouden blijven, omdat anders de loopafstanden veel te lang worden. Er zijn maar twee looproutes vanaf Oostenburg, omdat de Oostenburgervaart ertussen ligt. Ook wordt gewezen op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor met name fietsers, bij de oversteek naar de Cornelis Vermuydenstraat en de Basisschool Oostelijke Eilanden (BOE) in de Kraaijenhoffstraat.

Ook namens de Medezeggenschapsraad en de directie, leerkrachten en ouders van de Basisschool Oostelijke Eilanden is een zienswijze ingediend voor verbetering van de verkeersveiligheid in de straat, met name betreffende de fietsoversteek tussen de Eerste Coehoornstraat en de Cornelis Vermuydenstraat.

Stadgenoot, mede- ontwikkelaar van onder andere drie clusters met ouderenwoningen en een zorgsteunpunt op Oostenburg, geeft aan bij de keuze voor deze locatie te zijn uitgegaan van een tramhalte op loopafstand, bij de Lijndenstraat/Tweede Leegwaterstraat. Indien deze halte zou vervallen moeten deze ouderen behoorlijk ver lopen om de tram te kunnen nemen, wat de drempel om de buurt uit te gaan verhoogt.

5.2.2 Inspraakreacties ondernemers

De ondernemers in de Czaar Peterstraat zijn verenigd in de BIZ vereniging Oostelijke Eilanden en Czaar Peterbuurt (BIZ OCP). De BIZ erkent dat er genoeg thema's spelen betreffende de verkeerssituatie in de Czaar Peterstraat, maar vraagt zich af of de maatregelen aan het spoor en de haltes noodzakelijk en/of de enige oplossing hiervoor is. De BIZ ziet graag maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De BIZ pleit voor snelheidsbeperkende maatregelen, die ook het verbod voor gemotoriseerd verkeer tegen de rijrichting in over de trambaan bevorderen, de straat autoluwer maken of auto te gast, het trottoir voor de winkels niet versmallen, compensatie voor groen dat verdwijnt en veiliger oversteekplaatsen voor voetgangers. Zij stellen voor de halte richting het centrum de locatie op de Eerste Coehoornstraat te behouden, die is al breed genoeg en kan dus vrij eenvoudig toegankelijk gemaakt worden. De halte 'stad-uit' (richting Oostelijk Havengebied) zou dan iets verderop de straat kunnen komen, zodat met name gebouw De Keijzer met veel voorzieningen voor ouderen bereikbaar blijft. In het noordelijker deel van de

5 Geraadpleegde partijen

straat, waar veel winkels en horeca gevestigd is, liever geen halte, zodat de beperkte ruimte vooral ten goede komt aan doorloopruimte, terrassen en groen.

5.2.3 Inspraakreactie Fietsersbond

De Fietsersbond is van mening dat de concept-Nota van Uitgangspunten te eenzijdig gericht is op het openbaar vervoer en onvoldoende op verbetering van het Plusnet Fiets, waar de Czaar Peterstraat onderdeel van uitmaakt. De Fietsersbond wijst op zowel de autonome toename van het fietsverkeer als de verwachte toename vanwege de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland. Er worden geen verbetermaatregelen voor de fiets benoemd, terwijl die wel noodzakelijk zijn. Meer ruimte voor de fiets en autoverkeer voor tramhaltes langs, liefst de auto over de trambaan te laten rijden 'stad-uit' richting het Oostelijk Havengebied. Het fietspad 'stad-in' richting het centrum zou verbreed moeten worden naar minstens 2,50 meter en voorrang voor het doorgaande fietsverkeer in de Czaar Peterstraat.

5.3 Vervoerpartijen

De Vervoerregio Amsterdam (VRA) is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in Amsterdam en omgeving. Hiervoor verleent de Vervoerregio concessies aan vervoerbedrijven en verstrekt zij financiële bijdragen voor de exploitatie van openbaar vervoer, onder andere aan GVB. Ook het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur wordt grotendeels door VRA betaald. Daarnaast verleent VRA financiële bijdragen aan maatregelen die opgenomen zijn in Investeringsagenda Mobiliteit voor het OV, fiets, verkeersveiligheid en weg, die leiden tot een verbetering van de infrastructuur.

Voor de VRA is de Binnenring een belangrijk traject, voor de fiets maar met name voor het OV. Sinds de komst van de Noord/Zuidlijn is de dienstregeling op de totale Binnenring (tot aan Haarlemmerplein) ongeveer verdubbeld. De route functioneert als belangrijke aan- en afvoerroute voor de metrolijnen naar grote delen van de stad. De Czaar Peterstraat is een belangrijke verbindingsroute naar het Oostelijk Havengebied en naar de uitbreidingsgebieden Zeeburgereiland en IJburg, via de overstap op sneltram 26 bij halte Rietlandpark.

De VRA draagt substantieel bij in de financiële dekking van de voorbereidings- en uitvoeringskosten van de herinrichting van de Czaar Peterstraat. In het project is de VRA dus zowel partner als co-financier.

GVB is de concessiehouder van het openbaar vervoer in Amsterdam. GVB is hiermee ook een belangrijke partner voor de herinrichting, omdat de verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer op de Binnenring één van de doelstellingen is.

5.4 Gemeentelijke diensten

Binnen de gemeente houden verschillende diensten zich bezig met openbare ruimte, verkeer en vervoer. De belangrijkste diensten die zijn betrokken bij dit project worden hier toegelicht.

5.4.1 Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid, de veiligheid, de inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte van Amsterdam. V&OR werkt aan een stad die bereikbaar is op alle niveaus: internationaal, nationaal, regionaal, stedelijk en

lokaal. Zo is V&OR de eigenaar van het integrale stedelijk verkeer en vervoersysteem (behalve rail), regisseur van de mobiliteitsketen en namens het bestuur eigenaar en beheerder van de stedelijke eigendommen (assets). Zo is de afdeling Stedelijk Beheer verantwoordelijk voor het beheer van onder meer de assets Grijs (wegen, voetpaden, fietspaden) en Groen (bomen en groen). Ook stelt V&OR kaders op voor de bereikbaarheid en de openbare ruimte. V&OR is ambtelijk opdrachtgever voor realisatie van de Binnenring fiets- en OV corridor en daarmee voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat.

5.4.2 Metro en Tram (MET)

Metro en Tram (MET) is vanuit de landelijke Wet Lokaal Spoor de verantwoordelijke gemeentelijke dienst voor veiligheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid van de metro- en traminfrastructuur. Tevens is MET verantwoordelijk voor de bouw, het beheer en het onderhoud van het Amsterdamse metro- en tramnetwerk en is daarbij medeverantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling op het gebied van Metro- en traminfrastructuur. Vanwege de beoogde spoorverschuiving bij herinrichting van de Czaar Peterstraat is MET een partner in het project.

NB per1 januari 2022 vindt reorganisatie plaats van de taken en verantwoordelijken van Metro en Tram en wordt MET als organisatieonderdeel van de gemeente opgeheven.

5.4.3 Ruimte & Duurzaamheid (R&D)

Ruimte & Duurzaamheid (R&D) is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en kaderstelling op het gebied van ruimtelijke ordening, stedenbouw en duurzaamheid. R&D draagt zorg voor het ontwerp van de herinrichting, zowel op verkeerskundig als stedenbouwkundig (openbare ruimte en maaiveldinrichting) vlak.

5.4.4 Stadsbeheer

Stadsbeheer is de uitvoerende organisatie die bijdraagt aan een schone, hele, veilige en duurzame stad. Stadsbeheer bestaat uit drie directies: Stadswerken (openbare ruimte schoon en heel), Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte en de directie Afval en Grondstoffen.

5.5 Stadsdeel Centrum

De stadsdeelcommissie adviseert het dagelijks bestuur van het stadsdeel en het bestuur van de stad over beleidsvoornemens en plannen voor onder andere inrichting van de openbare ruimte en over de uitvoering van werkzaamheden. In iedere buurt zijn gebiedsmakelaars van het stadsdeel actief. Zij vormen de schakel tussen de buurtbewoners en ondernemers en de gemeente, via regulier overleg met organisaties en het buurtspreekuur. De gebiedsmakelaar onderhoudt ook nauw contact met de wijkagent. De gebiedsmakelaar voor de Oostelijke Eilanden is ook betrokken bij de totstandkoming van deze Nota van Uitgangspunten.

5.5.1 Advies stadsdeel

Na verwerking van de inspraakreacties is advies gevraagd aan het stadsdeel. Het dagelijks bestuur (DB) van stadsdeel Centrum heeft in oktober 2018 positief advies uitgebracht over de aangepaste Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat. Het DB is van mening dat de Nota van Uitgangspunten aansluit op de ambitie vanuit de Investeringsagenda OV om de doorstroming en betrouwbaarheid van de tram te verbeteren.

5 Geraadpleegde partijen

Dit moet echter in samenhang met andere noodzakelijke ruimtelijke ingrepen bekeken, zoals de verbetering van de doorstroming van de fiets in de straat. Het DB is positief over de toevoeging van dit knelpunt aan de Nota van Uitgangspunten naar aanleiding van de inspraak. Het DB is van mening dat deze verbetering noodzakelijk is om de functie van de Czaar Peterstraat als verbindende schakel voor fietsers van het Oostelijk Havengebied en het centrum te verbeteren. Daarbij vraagt zij nadrukkelijk aandacht voor de verkeersveiligheid en het behoud van de bomenstructuur in de straat. Gezien het programakkoord is de verwachting dat er in het vervolgtraject samen met het stadsdeel aan die punten gewerkt kan worden.

5.6 Centrale Verkeerscommissie (CVC)

Ontwerpen voor weginrichting op hoofdnetten worden altijd voor advies voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Dit is een onafhankelijke adviescommissie. Hierin zijn vertegenwoordigd:

- Gemeente Amsterdam (V&OR en R&D en MET)
- Vervoerregio Amsterdam
- GVB
- Brandweer (vertegenwoordigt ook de ambulance, GHOR)
- Politie
- Cliëntenbelang (vertegenwoordigt onder meer gehandicapten, ouderen en mensen met een beperking)
- Fietsersbond

Voorafgaand aan het formele inspraaktraject zijn de varianten uit de concept-Nota van Uitgangspunten voorgelegd aan de CVC. De meerderheid van de CVC geeft de voorkeur aan het achter de halte langs laten rijden van de auto. Voetganger en laad- en losverkeer zijn daarbij aandachtspunten. Wanneer autoverkeer wel met de tram meerijdt, is het samenvoegen van de auto met de fietsers voorbij de halte een aandachtspunt. De CVC vreest voor een conflict met de fietser op het punt van samenvoegen.
GVB wenst de auto zo kort mogelijk te laten meerijden. De politie wil de auto juist zo lang mogelijk laten meerijden, liefst over de hele lengte. Ook wenst de CVC meer ruimte voor fietsers.
Met name het fietspad ‘stad-in’ (richting centrum) is te krap.
Het project werd verzocht terug te komen met een aangepaste Nota van Uitgangspunten.

5.6.1 Advies CVC

Na verwerking van de resultaten van de inspraak is de Nota van Uitgangspunten nogmaals in de CVC besproken, op 11 september 2018. De CVC heeft positief geadviseerd over de Nota van Uitgangspunten met de volgende aandachtspunten:

- Binnen een autoluwe of autovrije straat is de ontsluiting van de wijk en omliggende straten een aandachtspunt. Een autoluwe straat wordt door de CVC omarmt. Bij een geheel autovrije straat is de bereikbaarheid voor het ouderenvervoer een aandachtspunt, omdat deze geen ontheffing hebben om mee te rijden over de trambaan.
- De CVC kan zich vinden in de uitwerkingsprincipes.
- Het GVB heeft een voorkeur voor autovrij. Autoluw moet niet leiden tot verstoring van het OV. Mocht uit onderzoek blijken dat dat wel zo is, dan geeft GVB de voorkeur aan de auto achter de halte langs.

5.7 Cliëntenbelang

Bij de behandeling in de CVC in 2018 vroeg Cliëntenbelang bij de uitwerking van een autoluwe of misschien zelfs autovrije

5 Geraadpleegde partijen

straat, aandacht voor de bereikbaarheid voor het ouderenvervoer. Het ouderenvervoer had in 2018 namelijk geen ontheffing om mee te rijden over de trambaan. Deze ontheffing is inmiddels wel beschikbaar. Volgend op de informatieavond voor omwonenden op 27 oktober 2021 is opnieuw contact gezocht met Cliëntenbelang, om hun reactie op de voorgestelde voorkeursvariant te vernemen. Cliëntenbelang is blij met toegankelijke haltes. Bij het samenvoegen van twee naar één halte is de locatie van de nieuwe halte belangrijk. Te lange loopafstanden moeten worden voorkomen. Vanwege de bezuinigingsplannen voor het AOV (aanvullend openbaar vervoer, bestemd voor Amsterdammers die 75 jaar of ouder zijn, en/of niet in staat zijn zelfstandig met het OV te reizen), zullen steeds meer mensen afhankelijk worden van het reguliere openbaar vervoer. Voor gehandicapten en de groeiende groep ouderen in de buurt wordt goed bereikbaar openbaar vervoer daarmee steeds belangrijker. Goede bereikbaarheid van het zorgcentrum De Keyzer bijvoorbeeld (bij halte Eerste Coehoornstraat), mede vanwege de dagbesteding hier. Echter, bij een halte rond de Cruquiusstraat wordt de loopafstand naar het meest noordelijke deel van de nieuwe woonwijk Oostenburg ca. 600 meter. Als er gekozen moet worden voor één halte in de Czaar Peterstraat, dan het liefst op een locatie meer richting het spoorviaduct, zodat de loopafstand naar het OV in de hele buurt niet boven de 400 meter uitkomt (de loopafstanden bij een nieuwe halte rondom de Cruquiusstraat zijn weergegeven op kaart 9 in paragraaf 4.2).

Bij de afweging voor de voorkeurslocatie van de nieuwe halte is rekening gehouden met behoud van de huidige bomen, de breedte van de voetpaden, aanwezigheid van winkels en eventuele terrassen tussen de bomen en met aansluiting op logische looproutes en zorgvoorzieningen. Het noordelijker deel van de straat, voorbij Eerste Leeghwaterstraat, is precies in het meest smalle stuk van de Czaar Peterstraat, met winkeltjes en horeca. Het inpassen van toegankelijke een halte betekent niet alleen dat hier bomen weg moeten, maar ook dat de trottoirs smaller worden en daarmee minder toegankelijk zijn.

5.8 Rover

Ook reizigersorganisatie Rover is benaderd voor een reactie. In haar reactie geeft Rover aan blij te zijn met de Binnenring, het concept bij uitstek voor een OV-verbinding met prioriteit en faciliteiten voor een snelle verbinding met goede doorstroming van de tram. In dat kader verwijst zij naar het belang van de tramverbinding in de Czaar Peterstraat als onderdeel van het tramnetwerk Binnenring en pleit voor behoud van de vrije trambaan voor betere doorstroming. Om ook ruimte voor de fiets te maken stelt Rover een grotendeels autovrije straat voor. Ook zien zij graag ontheffing voor 30 km op de (vrije) trambaan, gelet op het voorgenomen gemeentelijk 30 km beleid. Dat is contrair aan het beleid om het OV gebruik te stimuleren door een snel OV-netwerk met goede doorstroming te realiseren.
Rover sluit aan bij de opmerkingen van Cliëntenbelang met betrekking tot het uitgangspunt de twee tramhaltes samen te voegen tot één halte. Bij toegankelijke haltes moet niet alleen gekeken worden naar de haltes zelf, maar juist naar loopafstanden en behoud van een goede overstap tussen OV-lijnen. Door het samenvoegen van de twee haltes ontstaat verslechtering van één of beide aspecten, waardoor bewoners van de nieuwe woonwijk Oostenburg tot 600 meter moeten lopen naar een tramhalte, of de overstap tussen tramlijn 7 en bus 22 op de Oostenburgergracht wordt groter.
Tenslotte pleit Rover er voor bij (verwijzingen naar) de toekomstige bruggen over het IJ, niet alleen de fiets maar nadrukkelijk

5 Geraadpleegde partijen

als uitgangspunt het mogelijk gebruik van die bruggen door openbaar vervoer mee te nemen.

Betere doorstroming van de tram wordt bereikt door het vervangen van het strengelspoor en door het samenvoegen van twee haltes die nu relatief dicht bij elkaar (en bij halte Hoogte Kadijk) liggen. Gezien de beperkte ruimte in de straat en het uitgangspunt de bomen zoveel mogelijk te behouden, is er geen andere oplossing voorhanden dan het autoverkeer in één richting over de trambaan te laten meerijden. In de volgende projectfase wordt onderzocht hoe de straat zo autoluw mogelijk te maken.
De snelheid op de trambaan is vanaf de aanleg in 2004 al bepaald op maximaal 30 km/u. Deze toezegging is destijds gedaan aan de buurt, die vreesde voor geluidsoverlast en verkeersonveiligheid bij de komst van de tram in de straat. De maximale snelheid houden we daarom op 30 km/u. De locatie van de nieuwe halte wordt nog nader bepaald. De voorgenomen locatie rond de Cruquiusstraat is bepaald zowel met het oog op zo kort mogelijke loopafstand vanaf Oostenburg, als zorgcentrum de Keyzer. Ook de overstapafstand naar buslijn 22 blijft maximaal 400 meter.
In het programma Sprong over het IJ tenslotte wordt nader uitgewerkt of de toekomstige bruggen over het IJ al dan niet ook toegankelijk worden voor het OV.

6 Conclusie en vervolg

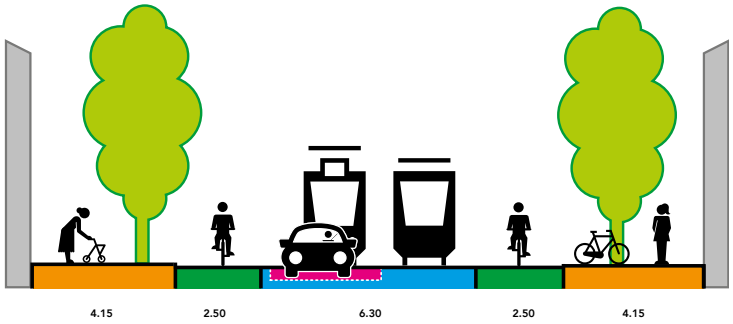
6.1 Voorkeursvariant

De Czaar Peterstraat wordt als onderdeel van de Binnenring (zie paragraaf 1.1) heringericht tot fiets- en OV-corridor, waarbij de bestaande ruimte voor voetgangers en de groene uitstraling en sfeer in de straat gehandhaafd blijft. In aansluiting op de reeds opgeleverde tracédelen van de Binnenring is in de voorkeursvariant meer ruimte voor de fiets en een verbetering van de doorstroming van de tram. De ruimte in de Czaar Peterstraat is beperkt, waardoor er keuzes gemaakt moeten worden.

Voorstel is om het spoor in oostelijke richting te verschuiven (minimaal 0,50 meter) en het strengelspoor te vervangen door regulier spoor in beide richtingen. Gemotoriseerd verkeer gaat (in één richting) over de gehele lengte van de straat meerijden over de trambaan, waarbij het snelheidsregime voor al het verkeer 30 km/u blijft. Op die manier is een inrichting met brede fietspaden aan beide kanten van de trambaan mogelijk, met behoud van de bomenlaan. De twee bestaande haltes in de straat worden samengevoegd tot één halte met toegankelijke perrons (gelijkvloerse in- en uitstap met de tram). De locatie van deze nieuwe halte wordt bij voorkeur gecentreerd rondom de Cruquiusstraat, vanwege de aansluiting op de nieuwe looproute naar stadswerf Oostenburg. Afhankelijk van de locatie van de nieuwe halteperrons zal dit ten koste van 5-10 bomen gaan. Om het meerijdend verkeer op de trambaan te beperken wordt dit een autoluwe straat, alleen voor bestemmingsverkeer.

Het stadsdeelbestuur heeft positief advies gegeven over de Nota van Uitgangspunten en voorkeursvariant, mede op basis van de inspraakresultaten (zie paragraaf 5.5.1). Aandachtspunten zijn verbetering van de functie van de Czaar Peterstraat als verbindende schakel voor fietsers tussen de nieuwe woongebieden in Oost en Noord en het Centrum, met nadrukkelijk aandacht voor de verkeersveiligheid en het behoud van de bomenstructuur in de straat.

Tijdens de inspraakperiode in 2018 was het nog niet duidelijk of en hoe nieuwe verbindingen over het IJ gerealiseerd zouden worden. Met het oog op de ontwikkelingen rond het adviesrapport van commissie D'Hooghe 'Oeververbindingen' wordt de functie van de straat als verbindende schakel meer bewaarheid. Uiteraard moet er voor gewaakt worden dat de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in de straat behouden blijft.



Figuur 13 Dwarsprofiel voorkeursvariant breder fietspad op Czaar Peterstraat

In de volgende sub paragrafen (6.1.1 t/m 6.1.4 wordt per projectdoelstelling toegelicht in welke mate de voorkeursvariant hier aan voldoet.

6.1.1 Verbeteren van het openbaar vervoer

- Door het verwijderen van het strengelspoor wordt de betrouwbaarheid van de tram verbeterd, omdat trams niet meer op elkaar hoeven te wachten (marge ingebouwd in de dienstregeling verdwijnt). Dit verbetert zowel de doorstroming en betrouwbaarheid van

6 Conclusie en vervolg

tram 7 als het tramnetwerk van de gehele Binnenring. Tram 7 wordt gebruikt om op diverse plekken langs de Binnenring over te stappen op ander tramlijnen (Rietlandpark, Alexanderplein en Leidseplein) of de metro (Weesperplein en Vijzelgracht). Het noordwaarts meerijden van de auto over de trambaan zorgt voor een minder positief effect op de betrouwbaarheid van de tram in de 'stad-uit' richting (richting Oostelijk Havengebied).

- Door het samenvoegen van de twee zeer dicht bij elkaar gelegen bestaande haltes tot één halte wordt tijdwinst behaald. Dit heeft als bijkomend voordeel dat de tram over een langere afstand door kan rijden, wanneer oversteekbewegingen en opstoppingen door afslaand verkeer beperkt kunnen worden.
- Door het toegankelijk maken van de halteperrons wordt het aantrekkelijker en makkelijker voor reizigers die slecht ter been zijn, een rolstoel gebruiken of met kinderwagens reizen om de tram te gebruiken.
- Een gelijkvloerse in- en uitstap heeft ook het voordeel dat het makkelijker (en daarmee sneller) wordt om de tram in- en uit te stappen. Dit betekent dat de tram net wat eerder kan vertrekken.
- Bovenstaande set aan maatregelen leveren voor de (oostelijke) Binnenring ruim 7 minuten aan rijtijdwinst op per spitsuur. Dit leidt tot lagere exploitatiekosten en een verbetering voor de reistijd van de reiziger.

6.1.2 Meer ruimte voor fietsers

- Fietsers kunnen in beide richtingen comfortabel doorfietsen op een ruimer fietspad van 2,50 meter.
- Het oplossen van het fietsparkeren wordt uitgewerkt in de vervolgfase.

6.1.3 Verkeersveiligheid verbeteren

- Fietsers krijgen in beide richtingen een breed vrijliggend fietspad, waardoor zij geen ruimte meer hoeven te delen met autoverkeer.
- De straat wordt autoluw, de manier waarop vraagt nog nader onderzoek. Minder auto's levert minder conflicten op met fietsers en tram.

6.1.4 Behoud bomenstructuur

- Als uitgangspunt is behoud van de bestaande laanstructuur met bomen gehanteerd. Dit betekent wel dat de trottoirs de huidige breedte behouden. Ook de obstakelvrije ruimte op de trottoirs blijft hetzelfde als in de huidige situatie.

6.2 Aandachtspunten in de vervolgfase

6.2.1 Verkeersonderzoek

Het meerijden van de auto over de trambaan zorgt voor een minder positief effect op de betrouwbaarheid van de tram 'stad-uit' richting het Oostelijk Havengebied. Er kan hinder ontstaan door auto's die moeten wachten om veilig rechtsaf te kunnen slaan, of er kunnen situaties ontstaan dat automobilisten de tram proberen in te halen wanneer deze halteert. Daarnaast wordt de Czaar Peterstraat ook gebruikt als sluiproute voor doorgaand verkeer.
In de vervolgfase wordt daarom onderzocht hoe het autoverkeer op de Czaar Peterstraat beperkt kan worden, zodat het knelpunt tussen automobilisten en overige modaliteiten verminderd wordt.
Het verkeersonderzoek vindt plaats met een geactualiseerd Verkeersmodel Amsterdam. Hierbij wordt onderzocht hoe de huidige verkeerscirculatie aangepast kan worden en

wat de effecten zijn van het autoluw maken van de straat. Hierbij zal ook worden gekeken naar eventuele 'knippen' om doorgaand verkeer te weren. Onderzocht wordt wat het effect zal zijn op de verkeersafwikkeling in de buurt, het laad- en losregime en parkeren in de straat en dergelijke. Ook moet onderzocht worden hoe voorkomen kan worden dat de trambaan in beide richtingen gebruikt gaat worden door autoverkeer, en hoe de maximale snelheid gehandhaafd blijft.

Er zal hierbij afstemming plaatsvinden met de projecten bij Dijksgracht Oost. Dit is onder meer van belang omdat er na realisatie van het fietspad Dijksgracht minder veegwagens van de reinigingsdienst op de stadswerf door de Czaar Peterstraat zullen rijden.

6.2.2 Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid

Uit de inspraak kwamen ook veel reacties over de veiligheid, oversteekbewegingen bij de kruisingen met de dwarsstraten en de voorrangssituatie in de Czaar Peterstraat. Onderzocht wordt hoe deze kruisende bewegingen zo veilig mogelijk ingericht kunnen worden. De aandacht gaat hierbij specifiek uit naar de oversteek tussen het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat en de Cornelis Vermuydenstraat en de oversteek bij de Frans de Wollantstraat.

Een ander zorgpunt is de in- en uitvoegbewegingen van laad- en losverkeer en parkerende auto's over het fietspad in de richting Oostelijk Havengebied. In de ontwerpfase moet daarom worden geïnventariseerd om hoeveel verkeer het gaat. Mogelijk is het verschuiven van parkeerplekken of aanpassen van het laad-/losregime tot buiten spitstijden een oplossing. Omdat in de spits de tramfrequentie hoger is, geeft een dergelijk laad-/losregime ook minder hinder voor de tram.

6.2.3 Ruimte voor voetgangers

Uit de inspraak kwam vooral vanuit de ondernemers-vereniging reactie op de krap bemeten ruimte voor voetgangers, terrassen en eventueel meer groen/ aankleding in de straat.

Omdat alle functies in de Czaar Peterstraat krap zijn bemeten, is er geen snelle oplossing voorhanden om voetgangers meer ruimte te geven. Uitgangspunt is behoud van de huidige trottoirbreedte en doorloopruimte vanwege de bestaande bomen. Voor vergroten van de vrije doorloopruimte gaan we wel kijken naar de mogelijkheden voor verplaatsen van fietsparkeren en mogelijke uitbreiding hiervan. Dit punt wordt in de vervolgfase in samenwerking met ondernemers en bewoners nader onderzocht.

6.2.4 Consequenties spoorverschuiving

Uitgangspunt in de voorkeursvariant van deze Nota is dat het spoor minimaal 0,50 meter verschoven wordt in oostelijke richting (richting de evenzijde) om de ruimte tussen de bomen optimaal in te richten. In de volgende fase wordt aan de hand van trilling- en geluidsmetingen onderzocht wat dit in de nieuwe situatie met verschoven OV-baan betekent voor de omliggende panden. Ook wordt nader onderzocht wat een spoorverschuiving betekent voor de huidige ligging van kabels en leidingen.

6.2.5 Inpassen nieuwe tramhalte

Uitgangspunt is de huidige twee haltes samen te voegen tot één halte, waarbij de halteperrons in bajonetligging komen te liggen. De exacte locatie is nog niet bekend,

6 Conclusie en vervolg

wel is er voorkeur om de nieuwe halte rondom de Cruquiusstraat te situeren. Wellicht is het mogelijk om de halte 'stad-in' richting centrum bij de Coehoornstraat te behouden. Zoals omschreven in paragraaf 4.3.1 zorgt het inpassen van het nieuwe halteperron voor een versmalling van het trottoir aan een zijde van de straat. In de vervolgfase wordt nader uitgewerkt aan welke kant van de straat deze versmalling het best kan worden doorgevoerd: aan de zijde waar ook het halteperron komt, of juist aan de overkant van het halteperron.

In de vervolgfase wordt een nadere afweging gemaakt. Om de beste locatie te kunnen bepalen zijn verschillende aspecten van belang die meegewogen moeten worden, zoals de loopafstand en aansluiting op looproutes, bereikbaarheid van de voorzieningen in gebouw De Keyzer en de Czaar Peterbuurt, de huidige ruimte in de straat en de locatie en conditie van de bomen. Zo is het noordelijke deel van de straat smaller en er staan meer bomen in relatief betere conditie. De mogelijkheden voor het inpassen van nieuwe halteperrons lijken in het zuidelijke deel van de straat vooralsnog beter.

6.2.6 Bomen en groen

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. Het stadsdeel Centrum, opdrachtgever van de onderzoeken, had het project 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, afhankelijk van waar de nieuwe halteperrons ingepast gaan worden. Het is daarom van belang bij de inpassing van de nieuwe perrons ook de plaats en conditie van de huidige bomen te betrekken.In de Czaar Peterstraat staan op een aantal plekken boomstronken van eerder omgezaagde bomen, in afwachting van verwijdering en herplant van nieuwe bomen. Nu duidelijk is dat de herinrichting van de straat niet voor 2026 zal plaatsvinden, is het zaak te bezien wat in de tussentijd gedaan kan worden door de beheerder.

In de straat staan ook veel plantenbakken. Deze zijn (in het beheer) van de ondernemers. In de ontwerpfase wordt onderzocht wat de wens ten aanzien van dit groen is. Op de Binnenring is een pilot uitgevoerd met een groene abri, bij de halte Vijzelstraat. Vanuit de BIZ is de wens geuit ook op de nieuwe halte in de Czaar Peterstraat een groene abri te plaatsen.



Groene abri op de Weteringschans.

7 Uitgangspunten ontwerp

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten voor het ontwerp van de voorkeursvariant voor de Czaar Peterstraat samengevat:

7.1 Algemeen

- Richt de Czaar Peterstraat in als verkeersveilige straat door het:
  - Verbeteren van de verkeersveiligheid.
  - Autoluw maken van de straat
  - Verbeteren van de doorstroming van het OV
  - Meer ruimte voor fietsers.
  - Verduidelijken van de voorrangssituatie bij zijstraten
  - Veilige oversteek over fietspaden en trambaan bij zijstraten.
- Richt de openbare ruimte van gevel tot gevel hoogwaardig in met eenheid in uitstraling volgens Puccini handboek (zie 1.2.5 in bijlage I beleidskaders en agenda's).
- Benut waar mogelijk en gewenst kansen om het verblijfsklimaat te verbeteren.
- Behoud de functionaliteiten van de winkelstraat.
- Geef de volgende onderdelen een plaats in het profiel:
  - Een gecombineerde trambaan met in één richting autoverkeer meerijdend over de trambaan.
  - Twee vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de trambaan (min. 2,50 meter breed).
  - De huidige laanstructuur met bomen
- Onderzoek de mogelijkheid tot het aanleggen van een ondergrondse goot voor kabels en leidingen, dat vervanging van kabels en leidingen in de toekomst meer flexibiliteit geeft en ruimtegebruik bespaart.
- Houd rekening met algemeen geldende beleidskaders waaronder de ontwerprichtlijnen CROW; Leidraad CVC; Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam; Programma van Eisen toegankelijke tramhaltes; Beleidskader Verlichting; Beleidskader Puccinimethode (zie bijlage I beleidskaders en agenda's).

7.2 Voetgangers

- Behoud minimaal de huidige voetgangersruimte of breid deze indien mogelijk uit. (huidige doorloopruimte 1,60 meter).
  - NB: Bij de vaststelling van Agenda Autoluw (zie bijlage I beleidskaders en agenda's) is een amendement aangenomen voor een wijziging van maatregel 8, waarbij niet minimaal 1,80 meter, maar 2 meter effectieve loopruimte wordt aangehouden. Dit is op de Czaar Peterstraat niet haalbaar vanwege de bomen.
- Creëer veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers.
- Leg de trottoir waar mogelijk waterpas aan, rekening houden met de afwatering en mogelijke wateroverlast bij de gevels.

7.3 Fietsers

- Realiseer in beide richtingen veilige en comfortabele fietsroutes:
  - Hanteer de minimaal vereiste breedte voor éénrichtings fietspaden, waar mogelijk iets breder.
  - Creëer veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers.
  - Zorg dat de fietsvoorziening soepel aansluit op de inrichting van de kruisingen, zodat de voorrangssituatie duidelijk is en fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers en kunnen doorstromen.

7 Uitgangspunten ontwerp

- Realiseer voldoende fietsparkeervoorzieningen in het gebied (op basis van de fietsparkeerdruk):
  - Bezie of de huidige verdeling nietjes en parkeervakken voldoet, maak afzonderlijke parkeervoorzieningen voor brommers, scooters en in maat afwijkende fietsen.
- Bromfietsers richting het centrum blijven gebruik maken van het fietspad, conform de huidige situatie. In de andere richting is het uitgangspunt vooralsnog dat zij meerijden met het autoverkeer, en daarbij (net als de auto) gebruik maken van de trambaan.

7.4 Openbaar vervoer

- Verbeter de doorstroming van het openbaar vervoer op trajectniveau, zodat een hoge mate van betrouwbaarheid gerealiseerd wordt voor de reiziger, de gemiddelde rijtijd verlaagd wordt en hier hoge rijfrequenties mogelijk zijn.
  - Realiseer een trambaan met regulier spoor in beide richtingen, zonder strengelspoor, minimaal 6,30 m breed zodat in één richting door wegverkeer meegereden kan worden.
  - Bepaal in de volgende projectfase (ontwerpfase) hoe voorkomen kan worden dat toegestaan gemotoriseerd verkeer over de trambaan harder dan 30 km/u rijdt, en hoe gezorgd kan worden dat dit verkeer slechts in de ene toegestane richting meerijdt.
  - Aanrijden over de OV-baan in beide richtingen blijft mogelijk voor nood- en hulpdiensten, en bedrijfswagens van de stadswerf op Oostenburg.
  - Verbeter de betrouwbaarheid van tram, door verminderen van stops (strengelspoor verwijderen, twee haltes samenvoegen tot één halte).
  - Realiseer rijtijdwinst van 10% op het gehele traject van de Oostelijke Binnenring tussen Leidseplein en Azartplein.
- Op de trambaan blijft het snelheidsregime van 30 km/u gehandhaafd.
- Maak de tramperrons toegankelijk volgens de geldende normen.
- Zoek naar de juiste halteligging in de straat (conform bereikbaarheidscirkels met loopafstanden en afgestemd op het gebruik van de straat).

7.5 Autoverkeer

- Zorg dat de Czaar Peterbuurt voldoende ontsloten blijft voor bestemmingsverkeer.
- Bepaal in de volgende projectfase (ontwerpfase) of er ‘knippen’ dan wel andere maatregelen moeten worden toegepast om de Czaar Peterstraat autoluw te maken.
- Neem maatregelen om te bewerkstelligen dat auto’s de tram niet kunnen inhalen als deze halteert op de halte.
- Neem maatregelen om te bewerkstelligen dat er op de trambaan niet harder dan maximaal 30 km/u wordt gereden.
- Behoud voldoende laad- en losmogelijkheden in de straat. Onderzoek alternatieve oplossingen en de mogelijkheden voor dubbel gebruik van de laad- en losplekken (in de avond en nacht parkeerplek voor vergunninghouders), zodat op die manier het totaal aantal parkeerhavens eventueel teruggebracht kan worden.
- Onderzoek de opties om laad-/losverkeer buiten de spits te laten plaatsvinden, om zo er voor te zorgen dat bevoorrading van winkels en horeca en het tram- en fietsverkeer elkaar zo min mogelijk te hinderen.
- Wanneer parkeerplaatsen vervallen, wordt voor compensatie het beleid Agenda Autoluw gevolgd.
- Behoud het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen, zoveel mogelijk op de huidige plek.

7 Uitgangspunten ontwerp

7.6 Bijzonder verkeer

7.6.1 Nood- en hulpdiensten

- Maak de Czaar Peterstraat als calamiteitenroute goed toegankelijk voor nood- en hulpdiensten door meerijden over de OV-baan te behouden en voldoende marge aan te leggen tussen trambaan en rijbaan, zodat zij trams kunnen passeren.

7.6.2 Ontheffingshouders (taxi's en dienstvoertuigen)

- Bepaal in de volgende projectfase (ontwerpfase) of ontheffingshouders (in twee richtingen) gebruik kunnen blijven maken van de OV-baan.
- Voor ontheffingshouders en ander gemotoriseerd verkeer op de trambaan geldt ook een 30 km/u regime.

7.6.3 Aanvullend openbaar vervoer (AOV)

- De voorzieningen voor ouderen moeten toegankelijk blijven voor het speciaal ouderen vervoer (AOV – Aanvullend Openbaar Vervoer). Hierbij moet rekening worden gehouden dat dit vervoer binnen de huidige regelgeving geen ontheffing heeft om gebruik te maken van de OV-baan. (NB: het AOV rijdt mee met het autoverkeer over de trambaan in één richting.)

7.7 Parkeerstrook, terrassen en groen

- Compenseer de bomen die niet gehandhaafd kunnen blijven doordat er plaats gemaakt moet worden voor een tramhalte.
- Zorg in het kader van verkeersveiligheid dat het zicht tijdens het oversteken of vanuit de zijstraten niet belemmerd wordt door objecten in de parkeer-/groenstrook, dan wel terrassen op het trottoir.
- Plaats voldoende prullenbakken in de openbare ruimte om zwerfafval tegen te gaan.
- Combineer noodzakelijke objecten op of aan masten / palen zoveel mogelijk op of aan één mast / paal.
- Bepaal in de ontwerpfase in samenwerking met bewoners en ondernemers hoe het trottoir zodanig is in te richten dat minstens de beschikbare vrije doorloopruimte behouden blijft.
- Inventariseer welke mogelijkheden er zijn om extra groen aan te brengen in de straat.

7.8 Duurzaamheid

- Richt de openbare ruimte zodanig in dat het gebied bij extreme regenbuien (60 mm per uur) het regenwater kan verwerken volgens de 'Rainproof'-doelstelling (zie beleidsdoelstellingen in bijlage 1).
  - Verbeter de infiltratiemogelijkheid van regenwater.
  - Maak waar mogelijk ruimte voor waterberging.
- Gebruik waar mogelijk circulaire materialen (funderingen, asfalt, klinkers e.a.).
- Houd rekening met de toekomstige inrichting van 'Amsterdam Aardgasvrij' door indien mogelijk ruimte te reserveren voor transportbuizen van een warmtenet.
- Verbeter de ecologie in de straat door de mogelijkheid voor ondergronds leven te vergroten en door voorzieningen te treffen voor insecten, vogels, vleermuizen e.a.
- Stimuleer de aannemer slimme bouwlogistiek toe te passen, gebruik te maken van elektrisch vervoer en overlast voor de omgeving te beperken.

7 Uitgangspunten ontwerp

7.9 Technische eisen inrichting

- De nieuwe inrichting van de Czaar Peterstraat mag geen hogere beheerkosten met zich meebrengen.
- Streven is om de beheerkosten te verlagen.
- De nieuwe inrichting moet een levensduur van 30 jaar hebben.

Bijlage I Beleidskaders en agenda's

Voor het maken van keuzes bij toekomstige aanpassingen in het straatprofiel zijn visiedocumenten en beleidskaders opgesteld. Deze zijn sturend of geven richting (leidraad) bij het maken van een afweging. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen beleidsdocumenten: op strategisch niveau de visiedocumenten, daaronder de uitwerking in stedelijke kaders met handboeken en -voor het wegontwerp - de Leidraad CVC. Tenslotte zijn er agenda's en programma's, waarin vaak thematisch en/of in meerdere projecten tegelijk aan oplossingen van knelpunten in de stad wordt gewerkt. In onderstaande worden de hier van toepassing zijnde beleidskaders vermeld. Per document wordt kort aangegeven waar de prioriteiten liggen en wat de invloed van deze beleidskeuzes zijn op onderhavige Nota van Uitgangspunten herinrichting Czaar Peterstraat.

1.1 Visie documenten

1.11 Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011)

In de structuurvisie 'Amsterdam economisch sterk en duurzaam' heeft Amsterdam haar ruimtelijke ambities en opgaven tot 2040 vastgelegd, die bepalend zijn voor de ontwikkelingsrichting van onze stad. Eén van deze opgaven is het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De kwaliteit van leven in de stad, en daarmee de inrichting en gebruik van het publieke domein, wordt steeds belangrijker. Onderdeel hiervan is betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer op stedelijke en regionale schaal.

1.1.2 Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.

De aanpak beschrijft op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad te verbeteren en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

1.1.3 Visie Openbare Ruimte (2017)

In deze visie worden ambities voor de Amsterdamse openbare ruimte van 2025 geformuleerd. De stad groeit harder dan ooit en de druk op de openbare ruimte neemt toe. Waar de Mobiliteitsaanpak met name ingaat op de verkeersfunctie van de openbare ruimte, ligt in deze visie de nadruk op de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Met name in de stadsstraten, met gemengd wonen, winkelfunctie en verkeer, is dit een punt van aandacht. Met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de afname van het autogebruik zijn er kansen voor het optimaliseren van het tramnet, doorstroming van het verkeer en prioriteit voor verblijfsruimte.

1.1.4 Koers 20/25

Met de acties uit Koers 2025 schept het gemeentebestuur ruimte voor het realiseren van circa 50.000 woningen in de stad. In de oostelijke binnenstad rond de Czaar Peterstraat vindt nu en de aankomende jaren woningbouwontwikkeling plaats op Stadswerf Oostenburg, het Zeeburgerpad en het Cruquiuseiland. Dit zal gevolgen hebben voor het aantal (fiets)verkeersbewegingen in de straat. Zo ook de gebiedsontwikkelingen op andere plaatsen in de stad, op Zeeburgereiland (tijdelijke pontverbinding Sluisbuurt met Sporenburg) en in Noord, onder andere het Hamerkwartier (Sprong over het IJ, Oostbrug via Rietlandpark).

Bijlage I Beleidskaders en agenda's

1.2 Stedelijke kaders

1.2.1 Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (2018)

In het Beleidskader Verkeersnetten staan de belangrijkste routes voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. Het Beleidskader is nodig om ervoor te zorgen dat er een duidelijke hiërarchie is in de structuur van de wegen in de stad. Op het ene stuk weg is de auto bijvoorbeeld belangrijk, op het andere de voetganger. Hierbij is onderscheid gemaakt in Plusnetten, Hoofdnetten en Basisnetten. Het kader wordt gebruikt als basis voor keuzes voor investeringen in de verkeersnetten en voor het maken van keuzes als – bijvoorbeeld door ruimtegebrek – niet aan alle doelen en eisen kan worden voldaan. Het is ook het kader waar ruimtelijke plannen aan getoetst worden. De Czaar Peterstraat is zowel onderdeel van het Plusnet Tram, Plusnet Fiets als Plusnet Voetganger.

1.2.2 Leidraad Centrale Verkeerscommissie (2016)

De Leidraad CVC is een uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam. In de CVC-leidraad staan specifieke inrichtingseisen voor de openbare ruimte. Zo zijn voor Plusnet OV criteria opgenomen voor de positionering van haltes ten opzichte van kruispunten. Voor Plusnet Fiets is bijvoorbeeld aangegeven wat de minimale breedte van een fietspad moet zijn. Dergelijke eisen zijn er ook voor de auto en voor de voetganger. De Leidraad CVC is geen bestuurlijk vastgesteld beleidskader, maar een toetsingsdocument.

1.2.3 Beleidskader ruimte voor de voetganger (2019)

De Czaar Peterstraat is onderdeel van het stedelijk Plusnet Voetganger. In dit beleidskader staan onder meer richtlijnen betreffende vrije doorloopruimte voor voetgangers, afhankelijk van het aantal voetgangers dat een trottoir gebruikt. Hiermee wordt voorkomen dat bij het maken van ontwerpen ruimte de voetganger een sluitpost vormt. Een eerste vereiste is toegankelijkheid voor alle voetgangers. Dit beleidskader is tevens van belang omdat het trottoir – in tegenstelling tot de verkeersruimte voor andere modaliteiten (fietspad, weg, tram/busbaan) – voor meerdere functies gebruikt wordt, zoals fietsparkeren, terrassen, afvalcontainers, etc.

1.2.4 Beleidskader Puccinimethode (2018)

Dit beleidskader is opgesteld om bij herinrichting en groot onderhoud te kiezen voor kwalitatief goede en gelijksoortige materialisering. De Puccinimethode is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen zoals 30x30 betontegels en gebakken klinkers een hoge kwaliteit te bereiken. De methode geeft deze ambitie zowel inhoudelijk als procesmatig vorm en staat voor de totstandkoming van één Amsterdams beeld en cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat zowel om verhardingen (steen) als groen, afspraken over de vormgeving van openbare verlichting en het straatmeubilair. Kortom de inrichting van de gehele openbare ruimte.

1.3 Agenda's en Programma's

1.3.1 Investeringsagenda Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam verdeelt beschikbare financiële middelen via projecten in zogenaamde investeringsagenda's. Het betreft de Investeringsagenda OV, de Investeringsagenda Fiets, de Investeringsagenda Verkeersveiligheid en Investeringsagenda Weg. Deze zijn gebundeld in de Investeringsagenda Mobiliteit, om

maatregelen die voortkomen uit de investeringsagenda's goed op elkaar af te stemmen. Maatregelen zijn onder andere het verbeteren van de fietsinfrastructuur die behoort tot het netwerk van de vervoerregio (zoals de Binnenring), fietsparkeervoorzieningen in stadscentra en bij OV-haltes, maatregelen voor verkeersveiligheid in het algemeen zoals het veiliger inrichten van schoolomgevingen.

De vervoerregio heeft ook financiële middelen beschikbaar voor duurzaamheidsmaatregelen. De visie van de Vervoerregio op duurzaamheid is verwoord in het rapport 'Duurzaamheid in de regionale Agenda 2014 – 2018'. De inzet is het verminderen van lokale luchtvervuiling, het verlagen van de klimaatbelasting en het verminderen van de uitputting van fossiele brandstoffen.

Met de Investeringsagenda OV 2014 – 2025 wil de gemeente samen met de Vervoerregio Amsterdam en GVB maatregelen nemen om meer reizigers te vervoeren, met een betere kwaliteit tegen minder kosten. De OV-maatregelen worden met de gemeente Amsterdam verder uitgewerkt, onder andere op de Binnenring.

1.3.2 Meerjarenplan Fiets (2017-2022)

Het Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en fietsgedrag. Daarbij krijgen bestaande fietsroutes een verbetering en er worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat iedereen die op de fiets stapt comfortabel kan doorfietsen en gemakkelijk parkeert. In 2022 wordt naar verwachting het nieuwe Meerjarenplan Fiets vastgesteld.

1.3.3 Meerjarenplan Verkeersveiligheid (2016-2021)

Meer fietsers en voetgangers, meer mensen maken gebruik van het OV, minder auto's. Het verkeer in Amsterdam is in de afgelopen jaren behoorlijk veranderd. De stad is drukker geworden en populair bij bezoekers, bewoners en bedrijven. Deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid. Met het Meerjarenplan Verkeersveiligheid zet Amsterdam stevig in op het nog veiliger maken van de Amsterdamse straten, stoepen en fietspaden. Het meerjarenplan richt zich vooral op preventie en ongevallen bij kwetsbare groepen, gedragsverandering in het verkeer en ruimtelijke maatregelen die het verkeer veiliger maken.

1.3.4 Agenda Amsterdam Autoluw (2020)

In het Coalitieakkoord 2018-2022 werd aangekondigd dat het college een ambitieuze 'Agenda Amsterdam Autoluw' zou vaststellen, waarin onder andere invulling wordt gegeven aan de ambitie vooral in de stadsstraten de ruimte voor de auto te beperken ten gunste van voetganger en fietser.
In januari 2020 is de Agenda Autoluw vastgesteld door de raad. Hierin staan 27 maatregelen, pilots en onderzoeken met als doel meer leefruimte en schonere lucht:

- Meer schone en actieve verplaatsingen (frequent en vlot openbaar vervoer, fijne wandelpaden en goede fietsroutes);
- Minder auto's en autoritten;
- Minder auto's op straat (opheffen parkeerplekken, verhogen parkeertarieven, minder vergunningen);
- Prettige openbare ruimte.

De voorgestelde maatregelen, pilots en onderzoeken zijn aangevuld met ingediende moties en inmiddels concreet gemaakt in diverse projecten en plannen.

Bijlage I Beleidskaders en agenda's

Deze maatregelen hebben effect in met name het Centrum. Onder andere maatregel 15: een doorgaande oost-west fietsroute van de Kattenburgerstraat via Centraal Station naar de Haarlemmerhouttuinen. Om ruimte te maken voor goede fietsroutes worden de autoverkeersstromen aangepast op de Prins Hendrikkade Oost en de Kattenburgerstraat/Piet Heinkade. Deze maatregelen hebben ook directe raakvlakken met de plannen voor de fietsroute Dijksgracht (zie hoofdstuk 2) en met de Binnenring. Maatregel 15 behelst ook een doorgaande noord-zuid fietsroute vanuit noord via de nieuwe pontaanlanding bij het Oostelijke Pontplein en Oostertoegang tot Meester Visserplein.

1.3.5 Programma Sprong over het IJ

In 2017 heeft de gemeenteraad het voorkeursbesluit genomen voor Sprong over het IJ, een programma bestaande uit 5 maatregelen: intensiveren veerverbindingen over het IJ, metrostation Sixhaven, Javabrug, Stenen Hoofdverbinding en een voetgangerspassage van Centraal Station naar Buiksloterweg. Na een bestuurlijke impasse over de uitwerking van de Javaburg is in 2021 overeengekomen het visiedocument Genereus Verbonden van commissie D'Hooghe als basis te nemen voor verdere uitwerking van de maatregelen (zie 1.1.5). Naar verwachting wordt een aangepast voorkeursbesluit Sprong over het IJ in het eerste kwartaal van 2022 aan de gemeenteraad voorgelegd. Voor die tijd vindt een inspraaktraject plaats, onder andere over de aanlandingsplekken van de Oostbrug in Noord en bij het Azartplein.

1.3.6 Agenda Duurzaamheid (2015)

Met de agenda Duurzaamheid, die in maart 2015 is vastgesteld in de gemeenteraad, wil Amsterdam de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Het duurzaam en klimaatbestendig inrichten en beheren van de openbare ruimte is daar onderdeel van. Door stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens wil Amsterdam de lucht- en leefkwaliteit in de openbare ruimte verbeteren en gezonder maken.

1.3.7 Amsterdam Rainproof

Amsterdam Rainproof is een programma met een online platform (www.rainproof.nl) met als doel Amsterdam bestand te maken tegen de steeds vaker voorkomende hevige regenval. Dit doen we door de Amsterdamse openbare ruimte veerkrachtig in te richten zodat bij hevige regen geen schade of overlast optreedt. Tegelijkertijd wordt dit hemelwater nuttig gebruikt voor een groene, aantrekkelijke en leefbare stad. Deze regenbestendige inrichting van zowel de publieke als de private ruimte(n), vraagt om maatwerk per gebied.

1.3.8 Parkeerplan (2012/2017)

Met het Parkeerplan 2012 wordt een meer autoluwe binnenstad van Amsterdam nagestreefd (paragraaf 1.3.4), en het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte (paragraaf 1.1.1). Het beleid is erop gericht het autoparkeren in garages te stimuleren. Parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven indien ná opheffing de parkeerdruk niet hoger is dan 90%. Bij een hogere parkeerdruk moeten compensatieplekken worden ingezet, of het vergunningenplafond moet worden verlaagd. De compensatieplekken dienen binnen een loopafstand van 800,00 m te liggen. In 2017 is een voortgangsrapportage van het Parkeerplan 2012 opgesteld.
In de Czaar Peterstraat en de Czaar Peterbuurt geldt voor de avond en nacht een maximale parkeerdruk. Overdag is deze 60-80%.

Bijlage II Afgevallen varianten

Een aantal mogelijke varianten zijn onderzocht, afgewogen en om verschillende redenen afgevallen en dus niet in de Nota van Uitgangspunten opgenomen. Hieronder worden deze varianten besproken en wordt de reden van afvallen toegelicht.

Verruimen doorrijhoogte onder spoorviaduct
Het spoorviaduct in de Czaar Peterstraat staat in het onderhoudsprogramma van Prorail. Gezien de geringe toename in rijtijdwinst en betrouwbaarheid en de te verwachte hoge kosten, wordt deze oplossingsrichting als niet kansrijk bestempeld en daarom niet verder meegenomen in de uitwerking van de Czaar Peterstraat.

Nieuwe halte ter plaatse van strengelspoor; strengelspoor vervangen door regulier spoor met Duitse halteprincipe
Bij een Duitse halte is geen sprake meer van een apart halteperron. De halte is opgenomen in het straatprofiel waardoor een situatie ontstaat waarin meerdere modaliteiten dezelfde ruimte gebruiken door middel van dubbel gebruik. Op het ene moment wordt de rijweg en het fietspad gebruikt door auto en fiets; op het andere moment wordt de rijweg en- of het fietspad gebruikt als halteperron. Omdat de modaliteiten in de Czaar Peterstraat momenteel van elkaar gescheiden zijn, kan een toepassing van het Duitse halteprincipe leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. Er kunnen conflicten ontstaan tussen de verschillende modaliteiten. Daarnaast levert het negeren van rood licht door een fietser een confrontatie op met in- en uitstappende reizigers. Ook de verhoogde halte kan voor extra onveilige situaties leiden.

Nieuwe halte t.p.v. strengelspoor: strengelspoor vervangen door regulier spoor, haltes tegenover elkaar (eventueel in combinatie met auto op trambaan)
Realisatie van deze maatregel zal ten koste gaan van voetpad, bomen, parkeerplaatsen, fietsnietjes, nutsvoorziening, lichtmasten en verkeersborden die verplaatst moeten worden. Deze oplossingsrichting is als niet-kansrijk beoordeeld omdat er te weinig ruimte overblijft voor het voetpad om aan de minimale maatvoering uit de Leidraad CVC te kunnen voldoen.

Behoud strengelspoor, opheffen halte Eerste Coehoornstraat of Eerste Leeghwaterstraat
Er is onderzocht wat de effecten zijn als alleen de halte Eerste Coehoornstraat of de halte Eerste Leeghwaterstraat wordt opgeheven en het strengelspoor wordt behouden.
In geval van het behouden van strengelspoor in de Czaar Peterstraat wordt de huidige situatie bestendigd. Dat houdt in dat de tram ter plaatse overmatig traag en onbetrouwbaar zal zijn en tot in lengte van jaren zal blijven. De aanwezigheid van het strengelspoor beperkt de mogelijkheden van GVB zodanig dat ze daardoor gedwongen zijn de frequentie ter plaatse beperkt te houden. Zo is althans gebleken bij de samenstelling van vervoerplan Noord/Zuidlijn-2018. Dat heeft negatieve gevolgen voor bijvoorbeeld de kwaliteit van de overstap tussen deze lijn en lijn 26 bij Rietlandpark.
Het opheffen van alleen een haltepaar met handhaving van strengelspoor blijft voor wat betreft de winst in rijtijd en vooral betrouwbaarheid achter bij de winst die de opheffing van strengelspoor zal opleveren.

De analyse van de haltecirkels (zie paragraaf 3.2) laat zien dat de halte Coehoornstraat en de halte Rietlandpark elkaar net overlappen. Indien wordt gekozen om alleen de halte Eerste Leeghwaterstraat op te heffen, wordt een gebied niet afgedekt. Indien wordt gekozen voor het opheffen van de Coehoornstraat en alleen de Eerste Leeghwaterstraat te behouden, worden de loopafstanden naar de volgende halte op de Hoogte Kadijk te groot.

Bijlage II Afgevallen varianten

Verbreding fietspad door tweerichting fietspad aan één zijde van de straat

Er is een ontwerpverkenning uitgevoerd naar mogelijke manieren waarop het fietspad verbreed kon worden. Een mogelijke uitwerking is door het fietspad naar één zijde van de straat te verplaatsen en er een tweerichting fietspad van te maken. In dat geval zal het fietspad over de huidige rijstrook/fietsstrook aan de even zijde van de straat worden gerealiseerd. En tweerichting fietspad dient een breedte te krijgen van 4,00 meter. Wanneer de huidige autorijbaan hier voor wordt gebruikt dan kan het twee richtingen fietspad slechts 3,50 à 3,60 meter worden. Met het oog op een mogelijke toename van het aantal fietsen is dit ongewenst.

Daarnaast geeft een twee richting fietspad op kruispunten een onveiliger situatie. Fietsen uit de tegenrichting worden niet of te laat opgemerkt.

Het inpassen van goede (verkeersveilige) overgangen van een tweerichting fietspad aan één zijde van de weg naar eenrichting fietspaden aan beide zijden van de weg is een lastige opgave. Deze overgang wordt meestal op kruispunten gerealiseerd, waar de ruimte beperkt is en een veilige overgang eigenlijk niet mogelijk is.

Dit is vooral het geval aan de zijde bij de Oostenburgergracht. Daarnaast lokt het fietsen uit om aan de verkeerde zijde over de Dageraadsbrug te rijden omdat de overgang nabij dit kruispunt wordt gelegd. Dit tegen de richting in fietsen levert onveilige situaties op voor de aanliggende kruispunten.

Het maken van een tweerichting fietspad aan één zijde van de straat wordt daarom niet verder uitgewerkt.

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam

Opdrachtgever
5.1, 2, e
Verkeer & Openbare Ruimte

Projectmanager
5.1, 2, e
Ingenieursbureau

Tekst en redactie
Gemeente Amsterdam

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

Copyright
Gemeente Amsterdam

November 2021
VRM21_494