Gemeente Amsterdam



Resultaten consultatie VO

Project: Herinrichting Czaar Peterstraat

Onderdeel van de Binnenring Fiets-OV corridor

Inhoud

Leeswijzer 3

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp 4

1.1 Nieuwe plek tramhalte, invulling openbare ruimte en autoluwe straat 4

1.2 Voorlopig Ontwerp 5

1.3 Samenvatting reacties uit de buurt 6

1.4 Samenvatting reacties belangenorganisaties 7

2 Conclusies 9

2.1 Ambtelijke werkgroepen en Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit 9

2.2 Aanpassingen naar definitief ontwerp 9

Bijlage 1: overzicht ingestuurde reacties

Bijlage 2: verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

Bijlage 3: verslag informatiebijeenkomst VO

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Projectteam
Binnenring/Czaar Peterstraat

Augustus 2024

Leeswijzer

Voor u ligt de notitie met het resultaat van de consultatie over het voorlopig ontwerp (VO) voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat. De consultatie bestond uit twee delen: in januari 2023 konden buurtbewoners, ondernemers en belangstellende Amsterdammers meedenken over belangrijke onderdelen voor het ontwerp van de straat, zoals de plek van de tramhalte, en in oktober 2023 konden zij reageren op het voorlopig ontwerp.

Ook is reactie gevraagd aan verschillende betrokken belangengroepen, zoals Cliëntenbelang, RAR, Rover, de Voetgangersvereniging Nederland en de Fietsersbond. Tenslotte is aanvullend advies gevraagd aan ambtelijke werkgroepen: de werkgroep Blackspots, de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam, het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit, het Beheertoetsoverleg en het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit, waar verkeerskundigen en andere experts het ontwerp toetsen.

In deze notitie leest u hoe de consultatie was georganiseerd, welke reacties op hoofdlijnen zijn binnengekomen en hoe we dit verwerkt hebben in het definitieve ontwerp.

In bijlage 1 vindt u een overzicht van de reacties en vragen die per mail zijn binnengekomen over het VO met beantwoording. In bijlage 2 vindt u het participatieverslag van de bijeenkomst in januari 2023, waarin de eisen en wensen voor het ontwerp zijn verzameld, met als belangrijkste onderdeel het vastleggen van de plek van de tramhalte. In bijlage 3 vindt u het verslag van de informatiebijeenkomst voor de buurt op 12 oktober 2023 over het voorlopig ontwerp.

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

In de Nota van Uitgangspunten, vastgesteld op 16 februari 2022, is besloten dat de twee huidige tramhaltes in de Czaar Peterstraat worden samengevoegd tot één toegankelijke halte. De locatie van deze nieuwe tramhalte is een belangrijk en bepalend onderdeel voor het ontwerp van de herinrichting van de straat, vanwege het ruimtebeslag dat deze inneemt in de straat. Een toegankelijke halte is breder en hoger dan de huidige tramhaltes, waardoor er ter plaatse van de halteperrons geen ruimte is voor bomen op de stoep. Daarom is besloten om het participatietraject in twee delen te doen.

In de eerste participatieronde in januari 2023 konden de buurt en andere belanghebbenden inbreng leveren op de halteplek en enkele andere onderdelen voor de herinrichting van de straat. In paragraaf 1.1. wordt een korte samenvatting gegeven van deze participatieronde. Volgend op de participatie is aan het stadsdeelbestuur advies gevraagd over de halteligging. Vervolgens is wethouder Van der Horst akkoord gegaan met het advies de nieuwe toegankelijke tramhalte bij de Cruquiusstraat in te passen.

Op basis hiervan is het voorlopig ontwerp (VO) uitgewerkt. In oktober 2023 is een volgende informatiebijeenkomst georganiseerd, waarin gereageerd kon worden op het VO. In paragraaf 1.2 wordt ingegaan op de resultaten van deze consultatieronde.

1.1 Nieuwe plek tramhalte, invulling openbare ruimte en autoluwe straat

Op 19 januari 2023 is een informatiebijeenkomst over het project Herinrichting Czaar Peterstraat georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst kon de buurt reageren op de voorgestelde locatie voor de nieuwe toegankelijke tramhalte. Ook konden aanwezigen inbreng leveren voor de invulling van de openbare ruimte op de stoep en suggesties doen voor een autoluwe straat. De bijeenkomst is aangekondigd in het Petersburgjournaal van 15 december 2022 en in januari 2023 zijn huis-aan-huis uitnodigingen verspreid in de Czaar Peterbuurt. Ook konden Amsterdammers reageren via een mini-enquête op de website van het project. In de aanloop naar de bijeenkomst en in de weken daarna kon men ook per mail of telefonisch reageren.

De bijeenkomst op 19 januari is bezocht door circa 45 bewoners en ondernemers uit de buurt. De mini-enquête op de website is door 54 mensen ingevuld, waarvan 39 keer helemaal en 15 keer waren enkele van de 4 vragen beantwoord. Van de mensen die de enquête hebben ingevuld is 63% bewoner of ondernemer in de Czaar Peterstraat, de overige respondenten wonen in de buurt, of werken in de straat. Daarnaast hebben 11 mensen per mail en/of telefonisch gereageerd.

In bijlage 2 vindt u het uitgebreide verslag van dit participatie-traject. Ook zijn de reacties van de (reizigers)belangenorganisaties RAR, Cliëntenbelang, Voetgangersvereniging Nederland en de Fietsersbond in dit document opgenomen. De verzamelde reacties zijn onderverdeeld naar diverse onderdelen voor het ontwerp. Waar mogelijk zijn de suggesties meegenomen in de uitwerking naar het VO.

De nieuwe plek van de tramhalte

De twee tramhaltes worden samengevoegd tot één nieuwe halte bij de Cruquiusstraat. Het perron voor trams richting Azartplein komt ter hoogte van de sportschool Kensho (Czaar Peterstraat 22), het perron voor trams richting Sloterpark komt ter hoogte van Czaar Peterstraat 51-57, bij inloophuis Czaar51. We hebben hiervoor gekeken naar de loopafstanden tot woningen, winkels en voorzieningen in de buurt, de aansluiting op de nieuwe brug naar Oostenburg, behoud van zoveel mogelijk bomen in de straat, vrije doorloopruimte op de stoep en de verkeersveiligheid. Het

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

merendeel van de bewoners en ondernemers die hun mening hebben gegeven is voorstander van een tramhalte op deze plek in de straat.

Invulling openbare ruimte op de stoep en het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat
De ruimte op de stoep is beperkt. Belangrijk is dat er voldoende doorloopruimte voor voetgangers is, waar mogelijk 2,00 meter. Veel mensen geven aan graag meer groen in de straat te willen, met name ook op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat. Daarnaast wordt door veel bewoners aangegeven dat er meer (brom-)fietsparkeerplekken moeten komen en meer laad-/losplekken, om te voorkomen dat auto's na de herinrichting stil gaan staan op de fietsstrook, waardoor fietsers over de trambaan moeten rijden.

Autoluwe inrichting van de straat en verkeersveiligheid
Na herinrichting ligt aan beide zijden van de trambaan een bredere fietsstrook. Er is geen ruimte voor een rijbaan. Het autoverkeer rijdt in de nieuwe situatie in één richting mee over de trambaan, waarbij we proberen de straat minder aantrekkelijk voor autoverkeer te maken. Door een deel van de buurtbewoners wordt aangeraden de straat autovrij te maken, de verkeerscirculatie in de buurt te wijzigen of de straat alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer te maken. Om de snelheid van het verkeer op zowel de trambaan als fietsstroken te beperken worden meer drempels voorgesteld, of zelfs een trambaan met groenvakken, om te voorkomen dat auto's in de verkeerde richting meerijden. Ook wordt gevraagd de Czaar Peterstraat voorrangsweg te maken.

Overige suggesties
Enkele ondernemers zouden meer licht in de straat willen (minder schaduwwerking van de bomen). Ook zit er op diverse plekken een put in de stoep, gevraagd werd of die naar de weg kunnen. De openbare verlichting in de straat is enkele jaren geleden al vervangen door ledlicht. Aan de afdeling openbare verlichting is gevraagd het lichtniveau in de straat te controleren, dit is geen onderdeel van de herinrichting. Bij de technische uitwerking van het ontwerp moet blijken of de putten in de stoep verplaatst kunnen worden naar de weg.

1.2 Voorlopig Ontwerp

De consultatie over het voorlopig ontwerp (VO) duurde van 5 oktober t/m 22 oktober 2023. Gedurende deze periode konden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden per mail, telefonisch of 'live' reageren op het VO. Het voorlopig ontwerp was vanaf 5 oktober te zien en downloadbaar op de gemeentelijke website van het project.

Op 12 oktober is een informatiebijeenkomst georganiseerd in de Buurtkamer op Oostenburg waarin het VO werd toegelicht, vragen gesteld konden worden en men kon reageren op het VO. De bijeenkomst is aangekondigd in het Petersburgjournaal van 15 september, via een huis-aan-huis verspreide uitnodiging begin oktober en via sociale media uitingen van het stadsdeel Centrum. De bijeenkomst werd bezocht door circa 30 bewoners en ondernemers uit de Czaar Peterbuurt. In bijlage 3 van deze notitie vindt u het verslag van deze bijeenkomst.

Op 17 oktober is in een aanvullende bijeenkomst het VO gepresenteerd aan de BIZ. Hierbij waren de winkelstraatmanager van de Czaar Peterbuurt, de voorzitter van de BIZ en vijf andere ondernemers aanwezig. Belangengroeperingen zoals Cliëntenbelang, RAR en de Fietsersbond hebben buiten de bijeenkomsten om op het VO gereageerd. De Voetgangersvereniging Nederland heeft in de consultatie over de halteligging inbreng gegeven en aangegeven op het concept definitief ontwerp te willen reageren. Het DO is aan hen gestuurd, maar zij hebben geen gelegenheid

gevonden te reageren. Daarnaast is advies gevraagd aan ambtelijke werkgroepen.

1.3 Samenvatting reacties uit de buurt

De inbreng vanuit de buurt tijdens de participatieronde in januari 2023 is verwerkt in het voorlopig ontwerp. Aanvullingen zijn onder andere dat het verkeer op de Czaar Peterstraat voorrang heeft ten opzichte van de zijstraten, er komen meer fietsnietjes in de straat en in de zijstraten en er komt meer groen in de straat, zoals op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat. Dit gaat ten koste van ten minste vier parkeerplekken op het pleintje, afhankelijk van de hoeveelheid extra groen.

Behalve de vragen en reacties die tijdens de informatiebijeenkomst zijn gesteld, zijn 10 reacties van bewoners en ondernemers per mail ontvangen. Het merendeel van de reacties van bewoners en ondernemers is positief. Wel zijn er zorgen geuit, zowel tijdens de bijeenkomst als per mail.

Zorgen zijn er over de verkeersveiligheid, vooral over hardrijdend verkeer over de nieuwe trambaan. Als straks het strengelspoor verdwijnt, en er een brede trambaan ligt met asfalt tussen de sporen, nodigt dat auto's en scooters uit tot harder rijden en ook rijden in de tegengestelde richting terwijl dat verboden is. Gevraagd wordt of er iets tegen gedaan kan worden, bijvoorbeeld een ander wegdek in plaats van asfalt, een groene trambaan, of drempels. Of om een inrijverbod vanaf de Oostenburgergracht, waardoor de wijk alleen via de Frans de Wollantstraat bereikbaar is, zodat er alleen bestemmingsverkeer komt. Ook wordt gevraagd om het zebrapad bij de oversteek bij de Eerste Coehoornstraat te behouden, vanwege de vele overstekende schoolkinderen, en een veilige voetgangersoversteek bij de Frans de Wollantstraat.

Daarnaast worden zorgen geuit over de minimale doorloopbreedte voor voetgangers, met name bij de nieuwe tramhalte bij de Cruquiusstraat, en of de tramhalte aan de eisen voor toegankelijkheid voldoet. Ook wordt er gepleit voor iets minder extra fietsnietjes in de straat. In het VO zijn er zoveel extra fietsnietjes geplaatst, dat het moeilijk is vanaf het fietspad bij de winkels te komen bij ontbreken van een doorgang. Verzocht wordt een aantal openingen vrij te houden, zodat er overgestoken kan worden.

Ook wordt gevraagd of er extra laad/-losplekken kunnen komen, met name aan het begin van de straat, om te voorkomen dat er 'even' geparkeerd wordt op het fietspad naar de Cornelis Vermuydenstraat.

Ten slotte wordt gevraagd om (veel) meer groen in de straat dan in het VO is opgenomen. Zowel aan het begin en eind van de straat, als (vooral) ook op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat. Het pleintje zou men graag meer een invulling willen geven als ontmoetingsplek. Bij inloophuis Czaar51 wordt gevraagd om parkeerruimte voor scootmobielen. Enkele vrijwilligers komen per scootmobiel, die zij in de huidige situatie tussen de bomen kunnen parkeren. Als in de nieuwe situatie naast de stoep meteen een fietspad loopt en daarna een brede tramhalte, kunnen de scootmobielen niet op de stoep staan vanwege de benodigde doorloopruimte.

Zie voor een overzicht van alle ingestuurde reacties en de beantwoording bijlage 1.

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

1.4 Samenvatting reacties belangenorganisaties

Van de volgende belangenorganisaties is een reactie op het VO binnengekomen:
- Fietsersbond
- Cliëntenbelang Amsterdam
- Reizigersorganisatie RAR

De Voetgangersvereniging Nederland heeft aangegeven in de vorige participatieronde haar inbreng te hebben geleverd, en wil het concept definitief ontwerp ontvangen. Het concept DO is aan hen toegestuurd voor reactie, maar zij hebben geen gelegenheid gevonden te reageren.

Fietsersbond
De Fietsersbond vindt het positief dat de trambaan en fietsstroken op één niveau worden uitgevoerd. De Fietsersbond begrijpt dat de bomen zoveel mogelijk behouden blijven, wat helaas dwingt tot concessies ten aanzien van het ideale profiel. Wel ziet de Fietsersbond mogelijkheden om de situatie voor fietsers nog wat te verbeteren, door het toevoegen van meer laad- en losplaatsen, in ieder geval één per huizenblok en bij de langere blokken liefst twee.

De Fietsersbond geeft aan dat door gebruik van hoge rechte stoepranden (Puccini) de fietspaden ter plaatse van de tramhaltes en de einden van de straat effectief smaller zijn. Advies van de Fietsersbond is dan ook om met name bij de bochten wat meer ruimte te realiseren omwille van de veiligheid, evenals bij de bocht van Cruquiuskade richting Czaar Peterstraat. De Fietsersbond geeft aan dat de bochten in het fietspad bij de tramhalte erg scherp zijn. Gevraagd wordt of de halte iets te verplaatsen is. Een alternatief is om de punten van de haltes die sowieso redelijk vlak met de straat moeten liggen vanwege rolstoeltoegankelijkheid vlak met het fietspad aan te leggen en te voorzien van markeringen. Ook de bocht bij de Frans de Wollantstraat zou wat breder en vloeiender kunnen zijn.

Cliëntenbelang Amsterdam
Ook al is al besloten dat er één toegankelijke tramhalte in de straat komt, Cliëntenbelang benadrukt dat ze voorstander blijven van het behoud van beide tramhaltes, omdat de loop-afstanden naar de nieuwe toegankelijke halte langer worden. Verder wijst Cliëntenbelang op enkele obstakels in het ontwerp, zoals de boom op de hoek van de zebra's bij de kruising met de Oostenburgergracht, en een laad-/losplek bij de Cruquiusstraat die beiden het zicht beperken.

De tramhaltes moeten goed uitgewerkt worden volgens het Programma van Eisen tramhaltes. De geleidelijnen kloppen niet overal. Goed dat hier brede zebrapaden zijn. Wel heeft Cliëntenbelang zorgen over de looproute via de Zonnewendebrug naar Oostenburg: het is nu voetgangersgebied waar fietsen is toegestaan, maar de route is voor voetgangers met een beperking niet veilig.

Om te zorgen dat de vrije loopruimte in de Czaar Peterstraat breed genoeg blijft, vraagt Cliëntenbelang de terrassen uitsluitend in de bomenstrook te plaatsen, en gevelbankjes en andere objecten niet toe te staan. Tenslotte pleit Cliëntenbelang voor een zebra bij de Frans de Wollantstraat, omdat er nu maar één zebra in de hele straat overblijft, alleen bij de tramhalte Cruquiusstraat. Om veilig over te kunnen steken is er ook bij de Frans de Wollantstraat één nodig. Sowieso staan er ook in deze straat te veel obstakels, terwijl dit een belangrijke fiets- en voetgangersroute wordt voor mensen die vanaf het viaduct komen.

Reizigersorganisatie RAR
De RAR vindt het VO geen verbetering voor de straat. De nieuwe tramhalte is een verslechtering, omdat volgens de RAR de

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

loopafstanden van woningen tot de tramhalte niet binnen de 400 meter blijven, en bij de huidige haltes wel. Daarnaast pleit de RAR voor behoud van een vrije trambaan, omdat de Binnenring tot het Plusnet OV van Amsterdam behoort. Dus geen autoverkeer op de trambaan richting Azartplein. De RAR stelt voor de straat autovrij of zo autoluw mogelijk te maken, met alleen ontheffing voor bevoorrading en bestemmingsverkeer voor het verzorgingshuis. Het VO zal volgens de RAR automobilisten eerder uitnodigen dan weerhouden om door de Czaar Peterstraat te gaan rijden, zelfs in beide richtingen. Laden en lossen zal straks of op de fietsstrook plaatsvinden (dus hinderlijk en gevaarlijk) of op de nieuwe rijbaan en dan de tram blokkeren.

2 Conclusies

De reacties van bewoners, ondernemers en belangengroepen hebben bijgedragen aan een verbetering van het voorlopig ontwerp. In bijlage 1 is een uitgebreid overzicht opgenomen van de ontvangen reacties en antwoorden. In paragraaf 2.1 wordt ingezoomd op de reactie van ambtelijke werkgroepen en het Toetsteam. In paragraaf 2.2 staat een overzicht van de wijzigingen die zijn doorgevoerd om tot een definitief ontwerp te komen.

2.1 Ambtelijke werkgroepen en Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

Het voorlopig ontwerp is ook besproken in verschillende ambtelijke werkgroepen: Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Beheertoetsoverleg, Werkgroep Blackspots Amsterdam, Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam en het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit. Dit is gebruikelijk bij ontwerptrajecten van wegen die vallen in het zogenoemde Plusnet verkeersnetwerk. Onderwerpen van gesprek waren vooral het moment van invoegen van het autoverkeer op de trambaan (direct aan het begin van de straat of later invoegen), invulling van het trottoir met fietsnietjes in relatie tot de vrij beschikbare loopruimte, de oversteken over de Czaar Peterstraat, en opmerkingen betreffende het groen.

Zie voor de informatie over de behandeling in de gemeentelijke werkgroepen en het Toetsteam het document ‘Ontwerptoelichting herinrichting Czaar Peterstraat’.

2.2 Van voorlopig naar definitief ontwerp

De consultatie heeft tot de volgende inhoudelijke wijzigingen van het voorlopig ontwerp geleid bij uitwerking naar definitief ontwerp:

- Bestemmingsverkeer voegt meteen vanaf de kruising met de Oostenburgergracht in op de trambaan, aan het begin van de Czaar Peterstraat. Door het autoverkeer zo vroeg mogelijk naar de trambaan te geleiden vanaf het kruispunt met de Oostenburgergracht, wordt doorgaand verkeer ontmoedigd gebruik te maken van de Czaar Peterstraat. Met bebording wordt aangegeven dat de route voor doorgaand verkeer via de Cruquiuskade is.
- Aan het begin en einde van de straat worden extra plantvakken aangelegd op het trottoir. Hierdoor krijgt de Czaar Peterstraat meer een uitstraling als verblijfgebied, waardoor doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Regenwater vanaf de straat kan gemakkelijk in de plantvakken lopen (infiltratie), zodat er minder water op straat blijft staan bij een hevige bui.
- Bij de entree aan de Oostenburgergracht zijn aan de oneven zijde op verzoek van bewoners extra nietjes en plantvakken aangebracht om te voorkomen dat fietsers (en onderhoudsverkeer van de gemeente) over de stoep gaan rijden.
- Om fietsers te ontmoedigen de Czaar Peterstraat bij de kruising Oostenburgergracht schuin over te steken (in plaats van de fietsoversteek te gebruiken), is een scheidingsband aangebracht tussen de tramsporen (in de as van de weg).
- Het pleintje Eerste Coehoornstraat is mede op verzoek van bewoners en ondernemers ingericht als verblijfsplek met veel groen. De huidige 4 reguliere parkeerplekken worden opgeheven, de 5 speciale parkeerplekken worden verplaatst naar de Conradstraat. In de Conradstraat worden hiervoor 5 reguliere parkeerplekken opgeheven.

2 Conclusies

- Omdat het zebrapad over de Czaar Peterstraat naar de Cornelis Vermuydenstraat aansluit op een belangrijke looproute voor schoolkinderen, blijft deze gehandhaafd. Wel wordt hij in noordelijke richting verschoven.
- De inrichting van de halte is verder uitgewerkt, waarbij abri's zoveel mogelijk ter hoogte van 'blinde' muren zijn geplaatst. Ook zijn de geleidelijnen van en naar de zebrapaden en abri's op de perrons aangepast.
- Er zijn 4 extra laad-/losplekken aan de even zijde van de straat aangebracht, onder andere bij de supermarkt aan het begin de straat. Bij elk huizenblok is één laad-losplek, bij een groot blok twee.
- Op de hoek Frans de Wollantstraat is op verzoek van ondernemers het aantal fietsnietjes naar beneden bijgesteld om voldoende doorloopruimte te behouden.
- Het kruisingsvlak met de Frans de Wollantstraat wordt smaller, en daarmee overzichtelijker. De doorlopende trottoirs met inritconstructie geven duidelijk aan dat het verkeer op de Czaar Peterstraat voorrang heeft.
- De laatste parkeerplaats voor de hoek Frans de Wollantstraat vervalt vanwege het zicht op het uitgebogen fietspad en de kruising.
- Bij nadere technische uitwerking is gebleken dat ook op de Frans de Wollantstraat 3 parkeerplekken moeten worden opgeheven voor de aanleg van een groot groenvak en om voldoende doorloopruimte naast de fietsnietjes te maken. Het opheffen van de parkeerplekken past in de parkeerbalans voor de buurt.

NB: De maatvoering van de diverse onderdelen moet in deze fase van het project nog gezien worden als gewenste maten. Nadere technische uitwerking in relatie tot de ligging van kabels en leidingen en boomwortels in de ondergrond kan nog leiden tot aanpassingen in de uiteindelijke maatvoering.

B1

Bijlage 1: Overzicht ingestuurde reacties

Ingestuurde reacties (gebundeld per thema)	Reactie van	Beantwoording	Verwerkt in DO
1. Laden/lossen/parkeren 2. Fietsparkeren 3. Verkeersveiligheid-autoluw 4. Tramhalte – loopafstanden 5. Ruimte voor de fiets 6. Overig		+ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging +/– = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging – = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	
1. Laden/lossen/parkeren			
1.1 Voorkom wildparkeren op fietspad naar Blankenstraat/ Corn.Vermuydenstraat: graag laad-losplek aan begin van de Czaar Peterstraat.	Bewoner	Extra laad-/losplek aangebracht aan begin van de straat, ter hoogte van de supermarkt.	+
1.2 Waar komen de laad- en losplekken tussen de Eerste Leeghwaterstraat en Frans de Wollantstraat? Hoe wordt naleving van vaste laad- en losplekken bewerkstelligd?	Bewoner	Nabij 1e Leeghwaterstraat komen 2 laad-/losplekken. Dat zou voldoende moeten zijn om te voorkomen dat men op het fietspad parkeert.	+
1.3 Bij Czaar51 graag ruimte voor scootmobielen van vrijwilligers.	Ondernemer	In de Cruquiusstraat wordt ruimte gereserveerd voor parkeren van scootmobielen	+
1.4 Laad-/losplekken achterin de straat: graag niet voor de winkels, i.v.m. zicht op de winkels.	Ondernemer	Bij elk woonblok komt een laad-/losplek, bij grote blokken 2; ook bij het pakket afhaalpunt.	+/–
1.5 Laden en lossen kan nu nog op de rijbaan waarbij de tram er langs kan rijden, maar zal straks of op de fietsstrook plaatsvinden (dus hinderlijk en gevaarlijk) of op de nieuwe rijbaan en dan de tram blokkeren.	RAR	Bij elk woonblok komt een laad-/losplek, bij grote blokken 2, wij verwachten niet dat bezorgers op de trambaan gaan staan.	+
1.6 Laden en lossen is en blijft een heikel punt. Wij zouden dan ook graag meer laad-/losplaatsen zien, in ieder geval één per blok en bij de langere blokken liefst twee.	Fietsersbond	Bij elk woonblok komt een laad-/losplek, bij grote blokken 2.	+
1.7 Aan de overzijde van de tramhalte zit een laad-losplek die het zicht belemmert en pal tegen de zebra en de boom zit; een potentieel obstakel	Cliëntenbelang	De laad-/losplek is iets verplaatst in het DO, belemmert het zicht niet.	+

B1 **Bijlage 1:** overzicht ingestuurde reacties

Ingestuurde reacties (gebundeld per thema)	Reactie van	Beantwoording	Verwerkt in DO
2. Fietsparkeren			
2.1 Fietnietjes: niet hele stoep vol zetten, graag openingen er tussen voor oversteken en doorgang naar winkels.	Ondernemers, bewoner	Er worden minder extra nietjes geplaatst, om doorsteken mogelijk te maken; ook komen er nietjes in de zijstraten	+
2.2 Let op de plek van de fietsnietjes: vrij zicht op de weg houden (niet te dicht op zebrapad en hoek van de straat).	Ondernemer, bewoner	De plek van de nietjes wordt aangepast in het DO	+
3. Verkeersveiligheid-autoluw			
3.1 Motorverkeer vanuit Oostenburgergracht (vanuit Scheepvaartmuseum) linksaf onmogelijk maken. Als de knip Weesperstraat doorgaat zal Czaar Peterstraat opnieuw een populaire sluiproute worden. Is er in het ontwerp rekening gehouden met maatregelen indien de knip opnieuw ingevoerd wordt?	Bewoner	Om de Czaar Peterbuurt bereikbaar te houden blijft het voor autoverkeer mogelijk de straat in te rijden; dit wordt door een slinger en meerijden met de tram minder aantrekkelijk gemaakt.	+/–
3.2 Breng drempels aan op de trambaan om snelheid af te remmen, ook van taxi's.	Bewoner	Het is niet mogelijk drempels aan te leggen in een trambaan. De maximale snelheid op de trambaan is 30 km/u, ook voor trams en taxi's.	–
3.3 Hoe wordt voorkomen dat de trambaan wordt gebruikt als racebaan door auto's, scooters, brommers, fatbikes en andere snelle voertuigen? In de huidige situatie wordt dat deels voorkomen door het strengelspoor.	Bewoner	De maximale snelheid op de trambaan is 30 km/u, ook voor trams en taxi's. Met bebording en waarschuwingsmarkeringen voor de oversteken aangegeven.	+
3.4 Maak de straat autovrij of zo autoluw mogelijk (alleen ontheffing voor bevoorrading en bestemmingsverkeer voor het verzorgingshuis). Het VO zal automobilisten eerder uitnodigen dan weerhouden om door de Czaar Peterstraat te gaan rijden, zelfs in beide richtingen.	RAR	De Czaar Peterbuurt moet bereikbaar blijven. Bij uitwerking naar DO is de inrit van de straat minder uitnodigend gemaakt, doorgaand verkeer wordt met bebording via de Cruquiuskade geleid.	+/–
3.5 Hoe wordt de voorrang voor het verkeer aan alle deelnemers duidelijk gemaakt en hoe wordt de fysieke inrichting daarop afgestemd?	Bewoner	Met inritconstructies in de zijstraten (doorgaande, verhoogde stoep) en bebording wordt aangegeven dat verkeer in de Czaar Peterstraat voorrang heeft.	+
3.6 De oversteek voor voetgangers /zebrapad moet blijven bij het pleintje Eerste Coehoornstraat. Er steken veel kinderen over van-/naar school en naar gymles in de sporthal, en veel ouderen naar de dagbesteding en het zorgcentrum.	Bewoners, ondernemers	In het DO wordt de zebraoversteek gehandhaafd, iets verschoven naar het noorden.	+
3.7 Toevoeging van veilige voetgangersoversteek bij de Frans de Wollantstraat is nodig, of anders verkeerslichten?	Bewoners	In de nieuwe inrichting van de kruising is er een steunpunt gemaakt tussen het fietspad en de trambaan voor overstekende voetgangers. De oversteek wordt aangegeven met belijning.	+

B1 Bijlage 1: overzicht ingestuurde reacties

Ingestuurde reacties (gebundeld per thema)	Reactie van	Beantwoording	Verwerkt in DO
4. Tramhalte – loopafstanden			
4.1 We willen benadrukken dat we voorstander blijven van het behoud van beide haltes.	Cliëntenbelang	In de Nota van Uitgangspunten is besloten dat de huidige 2 tramhaltes samengevoegd worden tot 1 toegankelijke halte.	–
4.2 Werk de haltes verder uit conform het Programma van Eisen (PvE) Tramhaltes (maatvoering, de ingetekende geleidelijnen kloppen niet.	Cliëntenbelang	De nieuwe tramhalte voldoet aan het PvE tramhaltes; de geleidelijnen zijn bij uitwerking naar DO aangepast.	–
4.3 Op basis van welk beleid of welke wet- en regelgeving wordt het PvE Tramhaltes buiten beschouwing gelaten bij de inrichting van de nieuwe tramhalte?	Bewoner	De nieuwe tramhalte voldoet aan het PvE tramhaltes; de halte 'stad-in' is 2,40 m breed, 'stad-uit' 2,3 m.	+/–
4.4 Zijn ervaringsdeskundigen, i.e. Amsterdammers met een beperking en/of Cliëntenbelang Amsterdam benaderd om een reactie en/of advies te geven over de nieuwe halte?	Bewoner	In alle projectfasen en bij alle trajectdelen van de Binnenring worden belangengroepen benaderd om hun inbreng te geven en te reageren op het ontwerp, waaronder de Voetgangersvereniging Nederland en Cliëntenbelang Amsterdam.	+
4.5 Hoe wordt de looproute over de Zonnewendebrug verder vormgegeven? Kan de doorsteek bij de Cruquisstraat richting de Conradstraat dicht voor autoverkeer.	Cliëntenbelang	Dit wordt door de projectgroep Zonnewendebrug opgepakt. De verkeerscirculatie in de buurt blijft gelijk aan de huidige situatie.	
4.6 De loopafstanden tot de tramhalte dienen binnen 400 meter te blijven, juist vanwege de vele nieuwbouw op Oostenburg. De huidige 2 haltes voldoen daaraan. De nieuwe halte niet, zeker niet omdat de feitelijke loopafstand langer is dan de afstand hemelsbreed. De RAR vindt de nieuwe halte een verslechtering.	RAR	De loopafstanden blijven tot maximaal 400 meter. Alleen het meest noordelijk deel van Oostenburg-Noord bedraagt de loopafstand 400-600 meter, evenals in de huidige situatie. De samenvoeging tot 1 halte is besloten in de NvU.	+/–
4.7 De Binnenring behoort tot het Plusnet OV van de gemeente Amsterdam. Dat is vigerend beleid. Dat betekent dat een vrije trambaan uitgangspunt zou moeten zijn. Daaraan voldoet het ontwerp niet	RAR	Helaas is de ruimte in de Czaar Peterstraat beperkt. Er moeten dus keuzes worden gemaakt om meer ruimte voor de fiets te kunnen maken met behoud van de huidige bomenrij. Een dubbel spoor en één halte zijn verbeteringen voor de tram.	–
5. Ruimte voor de fiets			
5.1 Door gebruik van hoge rechte stoepranden (Puccini) zijn de fietspaden ter plaatse van de tramhaltes en de einden van de straat effectief smaller, ons advies is dan ook om met name bij de bochten wat meer ruimte te realiseren omwille van de veiligheid, ook bij de Frans de Wollantstraat.	Fietsersbond	Bij uitwerking naar DO zijn de bochten minder scherp gemaakt.	+/–
5.2 Bocht van Cruquiuskade richting Czaar Peterstraat het fietspad wat breder maken, hier lijkt genoeg ruimte voor te zijn.	Fietsersbond	Door het autoverkeer eerder op de trambaan in te laten voegen, is meer ruimte voor bredere bocht en afscherming fietsers gekomen.	+

B1 **Bijlage 1:** overzicht ingestuurde reacties

Ingestuurde reacties (gebundeld per thema)	Reactie van	Beantwoording	Verwerkt in DO
6. Overig			
6.1 De keuze van het wegdektype blijkt niet duidelijk uit het voorlopig ontwerp. Deze keuze heeft grote invloed op het geluidsniveau waar tram en autoverkeer gezamenlijk gebruik van maken.	Bewoner	Er komt asfalt tussen de sporen in de trambaan, conform Puccini (standaard inrichting openbare ruimte). Uit geluidsonderzoek kwam naar voren dat het geluidsniveau in de straat nauwelijks wijzigt.	+
6.2 Kan er streetprint in de trambaan aangebracht worden? Dat helpt snelheid te minderen.	Bewoner	Er komt asfalt tussen de sporen. In de hele straat en trambaan geldt al een max. snelheid van 30 km/u.	–
6.3 Voldoet het ontwerp aan de eis van minimaal 2,00 meter vrije doorloopruimte? Is het voorlopig ontwerp voorgelegd aan het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit; zo ja, is die reactie beschikbaar; zo nee, wanneer wordt dat gedaan?	Bewoner	Uitgangspunt voor de herinrichting is dat de bestaande bomenrij behouden blijft. De breedte van de stoep blijft ongewijzigd. De stoep aan het begin van de straat, bij gebouw Katharina, wordt breder. De doorloopruimte op de stoep is overal minstens 2,00 meter, uitgezonderd de plekken waar een laad-/losplek op parkeervak is aan de oneven zijde van de straat. Daar is de doorloopruimte 1,85 tot 1,90 meter. Ook ter plaatse van de nieuwe tramhalte blijft de stoep 2 meter breed. Het concept-VO is op 25 augustus 2023 besproken in het Expertiseteam, het concept Definitief Ontwerp is op 6 februari 2024 besproken in het Toetsteam OR & M, zie ook het document Ontwerptoelichting Czaar Peterstraat.	+
6.4 De terrassen: zijn die vergund of waren die gedoogd? Beter in de margestrook dan in de looproute, maar dan geen gevelbankjes etc. toestaan én handhaven.	Cliëntenbelang	De huidige terrassen zijn vergund. de vrije doorloopruimte bedraagt minstens 2,00 m, uitgezonderd bij laad-/losvakken/parkeervakken, daar 1,85 tot 1,90 m.	+
6.5 Is het voorlopig ontwerp tegelijkertijd een integrale ontwerptekening?	Bewoner	Het VO is een integrale ontwerptekening, die tot integraal DO en technisch ontwerp wordt uitgewerkt.	+
6.6 Zijn de bewoners/gebruikers van de woningen/buurthuis die direct aan de nieuwe tramhalte liggen apart persoonlijk benaderd en ingelicht over het verdwijnen van de huidige gevelruimtes?	Bewoner	De omgevingsmanager is langsgegaan bij het buurthuis Czaar51, en heeft aangebeld bij de ondernemers en bewoners ter plaatse van de nieuwe halte, om de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst in januari 2023 persoonlijk af te geven, met verwijzing naar het feit dat er gereageerd kon worden op de voorkeursplek voor de nieuwe tramhalte. Niet alle bewoners waren thuis, daar is de informatiebrief in de brievenbus gedaan. Naast de brief is dit ook in het Petersburgjournaal aangekondigd, wat huis-aan-huis verspreid wordt in de buurt, en op de websites van het stadsdeel en van het project hebben bewoners en andere betrokkenen via een enquête kunnen reageren.	+
6.7 Graag (veel) meer groen/beplanting in de Czaar Peterstraat: vooral aan het begin en eind van de straat, en op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat.	Bewoners, ondernemers	Bij uitwerking van het VO naar DO is het hele pleintje bij de Eerste Coehoornstraat autovrij gemaakt. De parkeerplekken worden opgeheven om plaats te maken voor een groen verblijfsplein, met bomen, planten en bankjes. Aan het begin en einde van de straat komen plantvakken met groene beplanting.	+

Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023



Herinrichting Czaar Peterstraat,
Onderdeel Binnenring, 'fiets-/OV corridor'

Reacties op de plek van de nieuwe tramhalte, suggesties voor invulling van de openbare ruimte in de straat en voor een autoluwe straat, verzameld via:

- inloopbijeenkomst voor de buurt op 19 januari 2023
- online enquête op de website van 4 t/m 25 januari 2023
- berichten via de mail en telefoon, oktober 2022-februari 2023
- gesprekken met belangenorganisaties, januari-februari 2023

Participatieverslag definitiefase, Programma van Eisen

Project De Binnenring
Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

**Herinrichting Czaar Peterstraat, onderdeel van de Binnenring:
Samenvatting reacties op de plek van de nieuwe tramhalte,
suggesties voor invulling van de openbare ruimte in de straat en voor een autoluwe straat.**

Inleiding

De Czaar Peterstraat wordt opnieuw ingericht. De betrokkenheid bij de herinrichting van de Czaar Peterstraat vanuit de buurtbewoners en ondernemers is groot. Het herinrichtingsproject wordt voorbereid, uitgewerkt en gerealiseerd in fasen. Bij iedere projectfase wordt de omgeving betrokken en zijn er momenten waarop bewoners, ondernemers en andere Amsterdammers kunnen meedenken, inbreng kunnen leveren, voordat er een bestuurlijk besluit genomen wordt.

In 2017/2018 is de Nota van Uitgangspunten opgesteld en is inspraak gehouden. Na de inspraakperiode en advies van het stadsdeel Centrum is het project tijdelijk stilgelegd. In 2021 is het project herstart en is de Nota op onderdelen aangepast met inbreng vanuit de buurt en andere stakeholders. Op 16 februari 2022 is deze fase afgerond met de door de gemeenteraad vastgestelde Nota van Uitgangspunten (Voorkeursbesluit).

Medio 2022 is de Planuitwerkingsfase gestart. Dit participatieverslag is een weergave van de inbreng die is opgehaald bij bewoners en ondernemers in de Czaar Peterbuurt in deze fase, ten behoeve van het opstellen van het Programma van Eisen en het Voorlopig Ontwerp voor herinrichting van de Czaar Peterstraat. Ook zijn de reacties van de (reizigers)belangenorganisaties RAR, Rover, Cliëntenbelang en Voetgangersvereniging Nederland en van de Fietsersbond in dit document opgenomen. De verzamelde reacties worden door het projectteam, waar mogelijk, meegenomen in de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp (VO) voor de straat. Na de zomer 2023 organiseren we weer een bijeenkomst voor de buurt, om het voorlopig ontwerp te bespreken en aan te geven hoe de inbreng is verwerkt, en reactie te vragen op het VO. Meer achtergrondinformatie over de herinrichting en de planning is te lezen op de projectpagina: https://www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat

Inhoud

Dit document bevat een samenvatting van de reacties en suggesties die zijn opgehaald tijdens een inloopbijeenkomst over het project 'Herinrichting Czaar Peterstraat' op 19 januari 2023, en de reacties die Amsterdammers konden achterlaten via een mini-enquête op de website van het project. In de aanloop naar de bijeenkomst en in de weken daarna hebben mensen ook per mail of per telefoon reacties ingestuurd. De inbreng is opgehaald in de periode oktober '22 – februari '23.

De inloopbijeenkomst is bezocht door circa 45 bewoners en ondernemers uit de buurt. (zie voor het verslag van de bijeenkomst bijlage 1). De mini-enquête op de website is door 54 mensen ingevuld, waarvan 39 keer helemaal, de overige mensen hebben één of enkele van de 4 vragen beantwoord. Van de mensen die de enquête hebben ingevuld is 63% bewoner of ondernemer in de Czaar Peterstraat, de overige respondenten wonen in de buurt, of werken in de straat. Daarnaast hebben 11 mensen per mail en/of telefonisch gereageerd. Omdat de reacties meestal anoniem zijn ingevuld is niet aan te geven of deels dezelfde of allemaal verschillende mensen hebben gereageerd.

In dit document staan de reacties per onderwerp samengevat, met daaronder in cursief de reactie van het projectteam. Omdat er verschillende en soms tegenstrijdige suggesties, wensen en belangen zijn, kan niet aan alle wensen of suggesties worden voldaan. Ook waar deze conflicteren

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

met de vastgestelde Nota van Uitgangspunten of gemeentelijk beleid kunnen suggesties of wensen (deels) niet worden meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp. Sommige reacties vallen buiten de scope van ons projectgebied. Deze opmerkingen zijn doorgegeven aan de gebiedsbeheerder of gebiedsmakelaars en/of buiten dit verslag beantwoord.

De reacties en suggesties zijn ingedeeld in de volgende categorieën:

1. Reacties op de nieuwe plek van de tramhalte
2. Invulling openbare ruimte
3. Autoluwe inrichting en verkeersveiligheid
4. Overige suggesties en vragen

1. Reacties op de nieuwe plek van de tramhalte

De twee tramhaltes worden samengevoegd tot één nieuwe halte bij de Cruquiusstraat. Het perron voor trams richting Azartplein komt ter hoogte van de sportschool Kensho (Czaar Peterstraat 22), het perron voor trams richting Sloterpark komt ter hoogte van Czaar Peterstraat 51-57. We hebben hiervoor gekeken naar de loopafstanden tot woningen, winkels en voorzieningen in de buurt, de aansluiting op de nieuwe brug naar Oostenburg, behoud van zoveel mogelijk bomen in de straat, vrije doorloopruimte op de stoep en de verkeersveiligheid.

Op de inloopbijeenkomst zijn een paar reacties gekomen op de nieuwe plek voor de tramhalte. In de schriftelijke reacties was 62 % van deze respondenten het (deels) eens met de nieuwe locatie, 38% oneens. In onderstaande staan de gebundelde en geanonimiseerde reacties samengevat.

De mensen die positief zijn over een halte bij de Cruquiusstraat geven vooral aan dat de plek heel centraal ligt, op een logische plek bij de nieuwe brug naar Oostenburg maar ook voor bewoners van het Funen terrein, en nog dicht bij het zorgcentrum De Keijzer. Het is logisch om één halte in de straat te maken. De afstand tussen haltes is nu best klein, de tram stopt vaak op korte afstand. Met een halte op deze plek kunnen de meeste bomen blijven staan. Goede locatie, de impressie op de website ziet er mooi uit. Als aandachtspunt wordt meegegeven goed te letten op de plek van de abri op de halte: zet die ter hoogte van een blinde muur en niet bij de deur van aangrenzende panden.

Mensen die niet blij zijn met de nieuwe plek zouden de halte meer noordelijker willen schuiven, meer naar het midden van de straat, zodat die ook voor (oudere) bewoners in het noordelijke deel van Oostenburg en Funen beter bereikbaar is, bijvoorbeeld ter hoogte van huisnr. 96-98. Daar staan aan de even zijde ook wat minder bomen. Enkele mensen pleiten voor behoud van de huidige 2 haltes, ondanks de vastgestelde uitgangspunten. Een ondernemer vreest dat er minder mensen door het noordelijke deel van de straat zullen lopen en dus minder winkelbezoek, als er alleen een halte bij de Cruquiusstraat komt. Omwonenden rond de Cruquiusstraat vrezen dat het te druk wordt bij de nieuwe halte, omdat het nu bij de beide bestaande tramhaltes in de spits druk is, en omdat de kruising bij de Cruquiusstraat sowieso al drukker wordt door de nieuwe brug naar Oostenburg. Een bewoner vraagt zich af of er geluidsoverlast zal ontstaan. Ook is de huidige halte Eerste Coehoornstraat al heel breed, en lijkt makkelijk toegankelijk te maken. Een enkeling doet de suggestie de tram om de Czaar Peterstraat heen te leggen en/of niets aan te passen en het geld aan andere dingen in de stad te besteden.
Meerdere mensen vragen zich af waar alle bezoekers van de sportschool hun fiets zouden moeten parkeren als de halte richting 'stad-uit' voor de sportschool komt. Op die plek staan nu heel veel fietsnietjes, die vooral in de avondspits bezet zijn door bezoekers van de sportschool.

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Reactie:

- *Fijn dat veel mensen het eens zijn met de motivatie voor de locatie Cruquiusstraat, en blij zijn met de nieuwe halteplek; In de verdere uitwerking van het ontwerp zal aandacht worden besteed aan de zichtlijnen in de straat en plaatsing van objecten op de perrons.*
- *Bij het meer naar het noorden schuiven van de halte moeten er meer bomen gekapt worden, wat voor veel omwonenden een groot bezwaar is, ook vanwege verlies aan schaduw, onderbreken van de bomenrij en zichtlijnen in de straat. Bij behoud van de halte bij de Eerste Coehoornstraat is de afstand tot halte Rietlandpark te lang en tot halte Hoogte Kadijk te kort.*
- *Het is niet te voorspellen of er minder voetgangers door het noordelijk deel van de straat lopen als daar geen halte meer is. Bewoners en werknemers in dit deel van de straat moeten immers nog steeds door de straat naar de halte lopen en komen daarbij langs meerdere winkels. In de uitgangspuntenfase is door de BIZ daarnaast verzocht de halte niet in het noordelijke deel van de straat te plaatsen, gelet op het grote ruimtebeslag van een toegankelijke halte (breder en hoger dan de huidige perrons) en de wens van ondernemers daar hun terrassen tussen de bomen te kunnen handhaven.*
- *Bij het GVB is nagegaan hoeveel passagiers zij verwachten als de woningbouw op Oostenburg gereed is en of die aantallen op één halte passen. Volgens de kengetallen die het GVB gebruikt is een toegankelijke halte ruim genoeg voor de huidige en toekomstige aantallen reizigers, ook in de spits.*
- *De tram blijft door de Czaar Peterstraat rijden. De loopafstand voor mensen in het noordelijke deel van de Czaar Peterstraat en de Funen neemt toe, maar blijft binnen de gebruikelijk voor het openbaar vervoer gehanteerde 400 meter. Voor een deel van de bewoners van Oostenburg Noord is in de huidige situatie de loopafstand naar een tramhalte al 400-600 m, dat blijft ook in de nieuwe situatie het geval.*
- *In november 2022 is onderzoek gedaan naar geluid en trillingen door het (tram)verkeer, om te bezien wat het effect is van het verschuiven van de trambaan en samenvoegen van de tramhaltes op de voorkeurslocatie bij de Cruquiusstraat. Conclusie is dat de trillingen in de straat zowel in de huidige als in de nieuwe situatie gemiddeld in de categorie zeer laag vallen, niet tot nauwelijks voelbaar voor bewoners. Waar de tramhaltes weggaan is enige afname van geluid. Bij de locatie van de nieuwe halte is er enige toename van de geluidniveaus. Dit wordt vooral veroorzaakt door het afremmen en optrekken van trams. Het verschil is echter beperkt en blijft binnen de hiervoor geldende geluidsnormen. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt bekeken of toepassing van bijvoorbeeld geluidsarmere bestrating in de trambaan nog dempend effect kan hebben.*
- *Voor de fietsnietjes en de geveltuin bij de toekomstige halte moet een oplossing worden gevonden, bij de vrijkomende ruimte bij het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat, of elders in de (zij)straat.*

Reactie belangenorganisaties
De voorgestelde haltelocatie is in de uitgangspuntenfase en in deze projectfase ook besproken met de belangenorganisaties RAR, ROVER, Cliëntenbelang en de Voetgangersvereniging Nederland (VVNL) en de Fietsersbond. De reizigersorganisaties RAR en Rover en Cliëntenbelang zijn van mening dat behoud van de 2 haltes beter is voor reizigers, met name voor mensen die slecht ter been zijn en ouderen. Gelet op het uitgangspunt om alleen bij de Cruquiusstraat een toegankelijke halte te maken, wijzen zij op de volgende aandachtspunten:

- De huidige overstaprelatie tussen tramlijn 7 en buslijn 22 wordt bemoeilijkt doordat de bus- en tramhalte bij de Cruquiusstraat verder uit elkaar liggen.
- Cliëntenbelang wil graag meekijken naar de uitwerking van de plannen van de inrichting van de nieuwe Zonnewendebrug en de route naar de tramhalte.
- Realiseer een zebrapad ter hoogte van de halte, ook over het fietspad, om veilig te kunnen oversteken naar de halte.

De Voetgangersvereniging Nederland vindt de locatie van de nieuwe halte logisch, in aansluiting op de nieuwe brug naar Oostenburg, en geeft als belangrijkste aandachtspunten mee:

- Geef bij de oversteek naar de tramhalte duidelijk de veilige route aan over de weg met markering langs het hele zebrapad, en liefst een rammelstrook of tegels tussen de trambaan, zodat aankomend (elektrisch) verkeer ook hoorbaar is voor blinden en slechtzienden;
- Zorg voor afremmen van verkeer inclusief fietsverkeer ter hoogte van zebrapad en halte.

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

De Fietsersbond heeft geen specifieke voorkeur voor haltelocatie. Aandachtspunten zijn:

- De plaats van de abri en ander meubilair op de halte: hou open zichtlijnen voor het verkeer;
- Voorkom 'tunnelvorming' bij de halte (aan de ene kant een verhoogd perron met abri, aan de andere kant een hoge stoeprand) door het hoogteverschil met het fietspad dat er achterlangs loopt laag te houden.

Reactie:
Bij het GVB is het aantal overstappers opgevraagd van/naar tramlijn 7 en bus 22. Via de tramhalte Eerste Coehoornstraat is dat aantal zeer laag (tussen 1 – 4 personen per dag). Iets meer mensen stappen over via de tramhalte Hoogte Kadijk (tussen 1 – 7 personen). Overige genoemde aandachtspunten, ook die geen betrekking hebben op de haltelocatie maar bijvoorbeeld materialisatie, worden meegenomen in het technisch Programma van eisen voor de verdere uitwerking van het ontwerp voor de straat. Na de zomer wordt het Voorlopig Ontwerp voor reactie voorgelegd aan de buurt en aan de belangenorganisaties.

2. Invulling openbare ruimte op de stoep en het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat
Ook de stoep wordt vernieuwd. De ruimte op de stoep is beperkt. Er moet voldoende doorloopruimte blijven voor voetgangers. Wat vindt u belangrijk?

Tijdens de inloopbijeenkomst, via de mail en de enquête op de website zijn veel reacties binnengekomen. Veel mensen geven aan graag meer groen in de straat te willen. Daarnaast wordt door veel bewoners aangegeven dat er meer (brom-)fietsparkeerplekken moeten komen en meer laad-/losplekken, zeker als na de herinrichting auto's niet meer op de rijbaan kunnen staan. Daarnaast is er een aantal andere suggesties gedaan voor inrichting van de openbare ruimte, onder meer om snelheid van (fiets)verkeer te verminderen en zo de verkeersveiligheid te verbeteren. Veel mensen gaven juist aan minder obstakels op de stoep te willen en meer ruimte voor voetgangers om ongehinderd door de straat te kunnen lopen.

Voetgangers
Meerdere bewoners geven aan dat de ruimte voor voetgangers in sommige delen van de straat te beperkt is. Met een rollator of wandelwagen de straat door is het een klus, vanwege bloembakken, bankjes en terrassen, geparkeerde fietsen, maar ook door de oneffenheden in de bestrating. Een deel van de oplossing zou al zijn alle obstakels weg van de straat en hier op handhaven. Sommige bewoners vinden de straat niet geschikt voor terrassen (te weinig ruimte en geluidsoverlast) en/of autoparkeren, dat geeft ruimte.

Reactie:
We gaan de straat opnieuw inrichten, oneffenheden worden weggehaald. Er is ook veel behoefte aan behoud van fietsparkeren en terrassen in de straat, evenals aan groen. Deze elementen zullen terugkomen in de straat en/of zijstraten, waarbij we zorgen dat er minimaal 1,60 m vrije doorloopruimte blijft op de stoep.

Fiets en (brom-)fietsparkeren
Het aantal fietsbewegingen zal toenemen, mede door de komst van de nieuwe veerverbinding tussen het Oostelijk Havengebied en Zeeburgereiland/IJburg. Ook het aantal elektrische fietsen neemt toe. Een bewoner stelt daarom voor een kleine rotonde ('ei' zoals bij de Museumbrug) op de kruising Czaar Peterstraat – Cruquiusstraat te maken. Het fietspad wordt dan uitgebogen rond een bloemenperkje, waardoor (brom-)fietsverkeer afgeremd wordt, en tegelijk de straat groener.

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Meerdere bewoners willen maatregelen om te zorgen dat op de fietspaden niet harder dan 30 km/u wordt gereden, als de straat tenminste nog toegankelijk blijft voor brommers en snorfietsen. Er is veel vraag naar (extra) fietsparkeerplekken, vooral bij de tramhalte, waarbij ook wordt verwezen naar ruimte in de zijstraten van de Czaar Peterstraat, zeker als deze ook meteen opnieuw ingericht zouden worden. Ook in de zijstraten, in de Blankenstraat en Kraijenhoffstraat zijn te weinig of geen fietsnietjes waardoor meer mensen hun fiets in de Czaar Peterstraat stallen.

Reactie:
Uit onderzoek en op straat is te zien dat de behoefte aan extra (brom-)fietsparkeerplekken groot is. We gaan kijken waar we extra fietsparkeerplekken netjes kunnen inpassen in de straat en/of zijstraten. Helaas hebben we geen budget om de zijstraten ook helemaal opnieuw in te richten. De Czaar Peterstraat is te smal voor een (kleine) rotonde. Wel kijkt de verkeersontwerper naar uitbuiging van het fietspad, en snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van de halte. Een klein deel van het verkeer op de fietspaden is brommer of snorfiets. De straat blijft toegankelijk voor brommers en snorfietsen, zoals in de huidige situatie.

Groen
Meerdere bewoners dragen ideeën aan om de straat groener te maken:

- Maak van de Czaar Peterstraat een 'groene allee', met beukenhaagjes tussen de bomen aan beide kanten van de straat, tussen de parkeerplaatsen in voor laden en lossen.
- Bomen terugplaatsen tussen de apotheek en de nieuwe tramhalte en andere kale plekken;
- Groen dak op de abri's op de tramhalte (of zonnepanelen);
- Plaats beschermers rond de onderkant van de bomen (zie bij het Waterlooplein), zo kan men ook geen fietsen tegen de bomen zetten en worden (jonge) bomen beschermd;
- Naast het pleintje bij de halte Eerste Coehoornstraat komt ruimte vrij; behoud een paar parkeerplekken met laadpalen, maak hier verder een knus Frans pleintje, met (laag) groen en bankjes, of een mooi kunstwerk – mooie ontmoetingsplek voor de buurt en leuk voor het verzorgingshuis aan de overkant.
- Meer groen, de plantenbakken zijn ook aan opknapbeurt toe, of vervang ze door bloemen rond de bomen. En bankjes, wel met behoud van fietsparkeerplaatsen, zijn er te weinig.
- Meer geveltuintjes in de straat, en/of klimop tegen de gevels, groene trambaan.
- Meer variatie in bomen, bijvoorbeeld op de hoeken van de zijstraten magnolia's of andere mooi bloeiende bomen; pak ook de wortelopdruk aan, de stoep wordt omhoog gedrukt; kunnen oude bomen vervangen worden en als er bomen weggehaald worden, plaats de nieuwe dan niet in een rij tegenover elkaar, maar om-en-om zodat er meer ruimte ontstaat- het is nu donker in de straat.
- De bewoners rond de nieuwe halte pleiten voor behoud van de 2 bomen op de halte, of anders compensatiemaatregelen om toch schaduwwerking tegen de zon en zicht op 'groen' te houden.

Reactie:
In de verdere uitwerking van het ontwerp bekijken we wat we hiervan mee kunnen nemen, zoals de abri's op de halte bekleden met plantjes. In samenwerking met de ondernemersvereniging die de bloembakken beheert zullen we bespreken wat met de bloembakken te doen. Met de gemeentelijk groenbeheerder is afgesproken tijdens de herinrichting bomen terug te planten op de plekken waar eerder bomen gestaan hebben, uitgezonderd op de plek waar de nieuwe tramhalte komt. Het verzoek ook andere boomsoorten te planten is doorgegeven, we komen hier in een later stadium op terug.

B2 Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

Laden en Lossen/Parkeren
Er wordt gevraagd wat de plannen zijn voor laden en lossen en pakketbezorging; moet dat allemaal over/op het fietspad? Men maakt zich zorgen over hoe de tientallen bezorgbusjes hun spullen laden- en lossen als er straks geen rijbaan meer is, zullen die op het fietspad parkeren? De suggestie wordt gedaan extra laad- en loshavens te maken bij de afhaalpunten van Post.NL, DHL en DPD waar nu vaak dubbel geparkeerd wordt.

Reactie:
De plekken voor laden en lossen blijven, mogelijk zullen er een aantal bij komen, dat wordt nog afgestemd met de ondernemersvereniging. Voor pakketbezorgers zullen we kijken of er een bezorgregime ingevoerd kan worden, zodat bijvoorbeeld vanaf laad-/losplekken met steekwagens pakketten bezorgd gaan worden, in plaats van stoppen op de weg voor de deur en daarmee fietsers hinderen.

3. Suggesties voor een autoluwe straat

Na herinrichting ligt aan beide zijden van de trambaan een breder fietspad. Er is geen ruimte voor een rijbaan. Het autoverkeer rijdt in de nieuwe situatie in één richting mee over de trambaan, waarbij we proberen de straat minder aantrekkelijk voor autoverkeer te maken. Heeft u suggesties voor het autoluwer maken van de Czaar Peterstraat?

Er zijn veel suggesties binnengekomen om de straat autoluwer te maken. Veel bewoners geven aan met alle nieuwbouw in de buurt eerder meer autoverkeer te verwachten dan minder, en zien maar één duidelijke oplossing om autoluw te maken:

- Het beste is om de straat autovrij maken, met ontheffing voor het bevoorraden van winkels en mensen met een invalidenparkeervergunning.
- De enige duidelijke ingreep is om geen autoverkeer meer toe te staan, om te voorkomen dat ook bewoners van Oostenburg straks door de Czaar Peterstraat gaan rijden;

Andere veel genoemde suggesties om het autoverkeer te ontmoedigen zijn:

- Verbod om links- of rechtsaf te slaan aan het eind, straat alleen voor bestemmingsverkeer.
- Bestemmingsverkeer alleen vanaf de Panamalaan de buurt in laten rijden.
- Ontmoedig verkeer door obstakels te plaatsen, zo ook onmogelijk maken om harder dan 30 km/u te rijden (dat moet ook gelden voor de vuilniswagens van de gemeentewerf); bijvoorbeeld door gras in de trambaan, of veel drempels. Zo voorkom je ook beter dat auto's in de verkeerde richting toch over de trambaan gaan rijden, zoals nu ook vaak gebeurt.
- De routing in de buurt aanpassen, maak het alleen mogelijk een rondje te rijden in de buurt via de zijstraten maar niet in de Czaar Peterstraat zelf. Duidelijker maken op het kruispunt bij het spoorviaduct dat verkeer niet richting het centrum kan, het is doodlopend.
- Parkeerhavens op stoep weghalen, geen elektrische laadpalen in de straat, handhaven met een flitspaal en fout parkeren beboeten;

Een aantal bewoners geeft aan dat er geen maatregelen nodig zijn, omdat de straat al autoluw genoeg is (de drukte valt reuze mee), of omdat zij zelf een auto hebben:

- Autoluwer hoeft van mij niet; de staat moet toch gebruikt kunnen worden door mensen die richting Azartplein willen gaan. De straat is al autoluw genoeg.
- Laat de straat toegankelijk voor autoverkeer, er zijn ook bewoners met een auto.
- Maak de straat voor 2 richtingen te gebruiken door autoverkeer.

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Reactie:
De straat helemaal autovrij maken zal in verband met de bevoorrading en bereikbaarheid van de buurt niet lukken, maar de vele suggesties om de straat autoluwer te maken zullen we allemaal bekijken.

4. Overige opmerkingen

Openbare verlichting
Door enkele ondernemers wordt de suggestie gedaan meer openbare verlichting in de straat aan te brengen, omdat zij de straat te donker vinden, of om grachtenlantaarns in de straat te plaatsen in plaats van de verlichting aan kabels boven de weg. Een bewoner vraagt energiezuinige ledlampjes tussen de bomen te hangen in de hele straat, zoals nu bij de winkels.

Reactie:
De openbare verlichting in de straat blijft aan kabels boven de weg hangen. Straatlantaarns nemen ruimte in beslag en door de vele bomen komt er dan minder licht op straat als de bomen vol bladerdek hebben. De verlichting tussen de bomen is geen onderdeel van de openbare verlichting.

- Een bewoner vindt dat de verkeerslichten bij het zebrapad op de Panamalaan te strak zijn afgesteld. Mensen die slecht ter been zijn hebben problemen met het oversteken van de weg;
- Een winkeleigenaar brengt in dat er in de Czaar Peterstraat veel putten in de stoep zitten en dat voetgangers hier regelmatig over struikelen.
- Blijft de trambaan hoger dan de weg?
- Gevraagd is of de fundering van een gebouw invloed heeft op het voelen van trillingen veroorzaakt door het verkeer, en of het trillingsniveau afhankelijk is van de snelheid van een tram. En of het optrekken en stoppen van de tram bij de stoplichten aan het begin van de Czaar Peterstraat, of het weghalen van het strengelspoor, invloed heeft op het geluidsniveau.

Reactie
Of de stoep lager kan worden zodat de putten verplaatst kunnen worden hangt samen met de afwatering, zodat het regenwater niet de panden in stroomt. In het technisch ontwerp voor de straat wordt dit bekeken. Alle objecten die weg kunnen worden weggehaald. De trambaan komt op gelijk niveau met de fietspaden te liggen. In november 2022 is onderzoek gedaan naar geluid en trillingen door het (tram)verkeer, om te bezien wat het effect is van het verschuiven van de trambaan en samenvoegen van de tramhaltes op de voorkeurslocatie bij de Cruquiusstraat. Conclusie is dat de trillingen in de straat zowel in de huidige als in de nieuwe situatie gemiddeld in de categorie zeer laag vallen, niet tot nauwelijks voelbaar voor bewoners. De fundering van een gebouw heeft hier geen invloed op. Waar de tramhaltes weggaan is enige afname van geluid. Bij de nieuwe halte is er enige toename van de geluidniveaus. Dit wordt vooral veroorzaakt door het afremmen en optrekken van trams. Het verschil is echter beperkt en blijft binnen de hiervoor geldende geluidsnormen. Het weghalen van het strengelspoor heeft hier geen invloed op. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt bekeken of toepassing van bijvoorbeeld geluidsarmere bestrating in de trambaan nog dempend effect kan hebben.

Bij de reacties zijn ook vragen gesteld die niet binnen de grenzen van ons project vallen. Deze opmerkingen zijn doorgegeven aan de gebiedsmakelaar en betreffende gemeentelijke organisaties. Het gaat onder meer over stankoverlast door een restaurant, verkeerd afgestelde verkeerslichten op de Panamalaan, de aanleg van glasvezel en verzoek voor camera's in de straat. Verzoeken of klachten m.b.t. onderhoud van de openbare ruimte kunnen worden doorgegeven via Melding openbare ruimte en overlast, link melding openbare ruimte en overlast.

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Bijlage 1 verslag Inloopbijeenkomst herinrichting Czaar Peterstraat, 19 januari 2023

Gemeente
Amsterdam



Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Inloopbijeenkomst herinrichting Czaar Peterstraat, 19 januari 2023

Locatie: voormalig restaurant Instock, Czaar Peterstraat 21 te Amsterdam

1.1 Aanwezig:

- Projectteam Herinrichting Czaar Peterstraat gemeente Amsterdam, onderzoekers van Crux en Bouwrisk.
- Ca.45 bewoners en ondernemers uit de Czaar Peterstraat en omgeving
- Cartoontekenaar B.Köhler, notuliste W. Danser (Het Notuleercentrum)

1. Opening

Désirée Barendregt, projectmanager bij de gemeente Amsterdam, opent om 19:35 uur de centrale presentatie op deze avond en heet de aanwezigen van harte welkom. Zij stelt de aanwezige leden van het projectteam Herinrichting Czaar Peterstraat voor en de onderzoekers Rik Honing van Crux Engineering en Ardien van de Ven van BouwRisk, die ook een presentatie zullen geven.
Van deze presentaties wordt een verslag gemaakt. De tekenaar Bas Köhler maakt illustraties voor in het verslag. Alle aanwezigen die hun mailadres hebben opgegeven krijgen het verslag. Van beide presentaties is ook een PowerPoint-versie beschikbaar. Als u dat wilt ontvangen kunt u dat opvragen.

Het doel van deze avond is om de buurt weer bij te praten over de stand van zaken van het project, en gelegenheid te geven inbreng te leveren voor de uitwerking van het ontwerp voor de straat. Bij de informatietafels kan iedereen die dat wil vragen stellen aan de projectteamleden, informatie krijgen en suggesties, reacties of meningen kwijt over de plek van de nieuwe tramhalte of de verdere inrichting van de straat, en over de onderzoeken die gedaan zijn.

Gestart wordt met een filmpje over de Binnenring, de 'fiets- en OV-corridor' die loopt van de Czaar Peterstraat, via de Sarphatistraat, Weteringschans, Marnixstraat, tot aan het Haarlemmerplein. Deze hele route wordt opnieuw ingericht met extra ruimte voor fiets en OV. Deze video is terug te vinden op de webpagina van het project: https://www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat/

2. Presentatie herinrichting Czaar Peterstraat

Mevrouw Barendregt begint de presentatie met een korte terugblik. Hierin wordt onder andere de aanleiding van de herinrichting toegelicht, zoals in het filmpje was te zien. De herinrichting van de Czaar Peterstraat maakt deel uit van het project Binnenring. De uitgangspunten van dit project zijn: verbetering OV, meer ruimte voor de fiets, auto te gast (30 km/uur) en verkeersveiligheid.

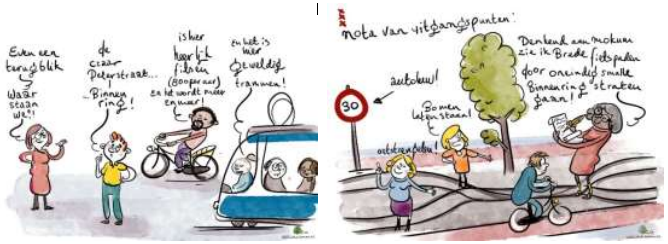
In 2018 is de Nota van Uitgangspunten opgesteld voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat. Na de inspraak is het project eind 2018 stilgelegd. In 2021 is het project weer opgestart, is de Nota van Uitgangspunten (NvU) geactualiseerd met inbreng van de buurt en andere belanghebbenden. In februari 2022 is de NvU bestuurlijk vastgesteld. Deze nota bevat de volgende uitgangspunten:

- Geen strengelspoor meer; *Hierdoor hoeven de trams niet meer op elkaar te wachten;*
- Brede fietspaden (2,5 m) in beide richtingen;
- Eén samengevoegde halte, volledig toegankelijk – *gelijkvloerse tram in- en uitstap;*
- Auto in één richting mee over de trambaan; max. snelheid blijft 30 km/u.
- Autoluwe straat (bestemmingsverkeer);
- Behoud huidige bomenlaan.

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

Dit betekent het volgende:

- Verschuiven trambaan met minimaal 50 cm richting oostzijde van de straat (even zijde), om zo bredere fietspaden in beide richtingen te kunnen maken;
- Bredere trambaan om auto's mee te kunnen laten rijden;
- Geen fietsstraat maar wel meer ruimte voor de fiets;
- Doorloopruimte op de stoep blijft hetzelfde, want de bomen blijven staan;
- Nieuwe plek voor de tramhalte -> voorkeur rondom de Cruquiusstraat;
- Ter hoogte van nieuwe halteperron geen bomen mogelijk (geen ruimte voor).



In de nota zijn de volgende aandachtpunten benoemd die we in deze projectfase oppakken:

- De definitieve locatie van de tramhalte;
- Verkeersonderzoek:
  - Kruising Eerste Coehoornstraat
  - Kruising Frans de Wollantstraat
  - Kruising Oostenburgergracht/Cruquiuskade
  - Laad- en losbewegingen
  - Fietsparkeren (aantal plekken en locaties);
- Spoorverschuiving
  - Ligging kabels en leidingen *Waarschijnlijk wordt tijdens de uitvoering van de herinrichting onderhoud gepleegd door Waternet en Liander.*
  - Trilling- en geluidsmeting; wat is het op dit moment en hoe is dat na de herinrichting.

Hiervoor hebben we in oktober en november 2022 verkeersonderzoek laten doen en trillingen en geluidsmetingen.

Het verkeersonderzoek bestond uit:

- Tellingen: het aantal fietsers, brommers, snorfietsers is geteld, er is gekeken naar het aandeel doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer, en naar laad- en losbewegingen (zowel bevoorrading van bedrijven als pakketbezorgers voor particulieren). We weten nu dat er gemiddeld per dag 9.000 fietsers door de straat rijden, in de ochtendspits 800 per uur en 35 brommers of snorfietsen. Gemiddels rijden er 1.500 auto's per dag de straat in vanaf de kruising met de Oostenburgergracht, waarvan ruim 20 % meteen doorrijdt naar de Frans de Wollantstraat en Panamalaan, dat is doorgaand verkeer, en 20% naar Oostenburg. Daar zit een deel bestemmingsverkeer in, maar ook bouwverkeer en wagens van de reiniging. Laden en lossen gebeurt al vooral buiten de spitsuren. Met behulp van deze informatie kunnen we een autoluwer en verkeersveilig ontwerp van de straat uitwerken.
- Conflictobservaties op de kruisingen - ook hier halen we veel informatie uit, onder andere:
  - *De afstelling van de verkeerslichten op de kruising Oostenburgergracht-Cruquiuskade kan beter.*
  - *Illegaal gebruik van autoverkeer van de trambaan op de kruising Oostenburgergracht-Cruquiuskade.*
  - *De oversteek van fietsers is bij de Eerste Coehoornstraat erg lang.*
  - *Het fietspad naar de Blankenstraat wordt door laad- en losverkeer gebruikt.*
  - *De oversteek bij de kruising van de Frans de Wollantstraat is erg lang en slecht te overzien.*

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Bij de afweging voor de mogelijke locatie voor de tramhalte zijn diverse thema's beoordeeld/onderzocht:

- Verkeersveiligheid;
- Ligging halte voor of na de kruising;
- Breedte nieuwe halte;
- Loopafstanden;
- Rechtstand van de trambaan (in verband met onderhoud, slijtage, geluidsoverlast bij slingers in de sporen)
- Fiets (wel/geen recht fietspad);
- Ruimte voetgangers;
- Gevolgen voor openbare ruimte en groen.

Uit alle 14 varianten die zijn bekeken, scoort een halte rondom de Cruquiusstraat het beste:

- Centrale ligging in de straat;
- Loopafstand naar de halte is voor het grootste deel van de buurt acceptabel, binnen de voor OV gehanteerde straal van 400 meter;
- De nieuwe voetgangersbrug naar Oostenburg komt uit in de Cruquiusstraat.
- Geen woningen in de plint van de gebouwen bij de halte: het halteperron 'stad-uit' komt voor de sportschool en het perron 'stad-in' voor het inloophuis Czaar51 en enkele bedrijven. We moeten wel kijken naar een oplossing voor de geveltuintjes en het fietsparkeren ter hoogte van de nieuwe halte.
- Nabij gezondheidscentrum en zorgcentrum De Keyzer;
- Voor bewoners van zorgcentrum Czaar Peterstraat acceptabele loopafstand;
- Fietspad langs de halte Eerste Coehoornstraat kan recht worden getrokken, waardoor de verkeersveiligheid van de kruisende fietsroutes sterk verbetert;
- Ruimte bij oude halte Eerste Coehoornhalte kan een andere invulling krijgen, het pleintje wordt groter. Wat we daar gaan doen, dat horen we ook graag van u.
- Er hoeven 2 bomen weggehaald te worden voor een nieuwe halte, op andere plekken zou dat meer zijn.
- Vanuit stedenbouwkundig opzicht is dit positief, in het straatbeeld wordt de bomenrij het meest als rechte lijn behouden.



Op dit moment stel het projectteam een Programma van Eisen op. Hierin worden de eisen en wensen vanuit beleid en richtlijnen opgenomen, aangevuld met resultaten uit de diverse onderzoeken en gesprekken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Daar betrekken we u graag bij. U bent uitgenodigd om vragen te stellen en te reageren op de voorgestelde locatie van de tramhalte (rondom de Cruquiusstraat) en de verdere inrichting van de straat, met name over de invulling van de stoep en hoe de straat autoluwer kan worden gemaakt. Uw inbreng op deze avond wordt meegenomen.

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

U heeft tot en met 25 januari de gelegenheid om te reageren. Dit kan via de mail of via de enquête op onze website. Bewoners en belanghebbenden die hun mailadres hebben doorgegeven worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen, noteer dus in ieder geval uw gegevens op de presentielijst. Dan krijgt u ook het verslag van deze bijeenkomst, en beantwoording van de verzamelde vragen die bij de informatietafels in de andere ruimte gesteld zijn.

In maart 2023 wordt de locatie van de halte definitief vastgesteld, omdat dat een bepalend onderdeel is voor het ontwerp van de straat. We vragen eerst advies aan het stadsdeelbestuur. Dan kunt u ook inspreken bij behandeling in de stadsdeelcommissie. Dus bent u het volledig oneens met de plek van de nieuwe halte, of wilt u juist laten weten dat het een prima plek is: voel u vrij om in te spreken. Als u uw naam en mailadres achterlaat, houden we u op de hoogte wanneer de vergadering in de stadsdeelcommissie is en hoe u zich kunt aanmelden om in te spreken. Ook komt dit bericht op onze website.

Na vaststelling van de plek van de nieuwe halte wordt door het projectteam het voorlopig ontwerp opgesteld. Dit wordt naar verwachting in september met de stakeholders besproken. Dan komen we dus ook weer bij u terug. Daarna wordt met alle inbreng van stakeholders en de buurt het ontwerp definitief gemaakt.
We verwachten in het voorjaar van 2024 het definitieve ontwerp te laten vaststellen door het bestuur. Dat betekent dat u ook dan weer kunt inspreken bij de stadsdeelcommissie, waar wij advies aan vragen. Daarna gaan we met het ontwerp en dit advies naar de wethouder Verkeer van de centrale stad, en het college van burgemeester en wethouders, om een uitvoeringsbesluit te vragen. In een uitvoeringsbesluit wordt het definitieve ontwerp vastgesteld en bijbehorend budget beschikbaar gesteld om het ontwerp daadwerkelijk uit te kunnen voeren. Daarna kunnen we een contract opstellen, een aannemer zoeken en de voorbereiding starten. De uitvoering van de werkzaamheden start waarschijnlijk op zijn vroegst medio 2025. Dit is mede afhankelijk van de omgevingsprojecten. Want ook op de Dijksgracht wordt een fietsverbinding gemaakt en ProRail is dan nog bezig. De projecten moeten elkaar niet in de weg zitten en de buurt moet leefbaar blijven.

3. Vragen/antwoorden:

Een bewoner/belanghebbende wil weten wanneer de verkeersmeting - in de Czaar Peterstraat richting de Frans de Wollantstraat en Panamalaan - is gedaan.
Mevrouw Barendregt antwoordt dat dit oktober 2022 was. De spreker verwacht dat de verkeersdrukte gaat toenemen wanneer de Piet Heintunnel weer opengaat. Het zou goed zijn om dan nog een keer een meting te doen. Ook in de andere richting: vanaf de Panamalaan. Mevrouw Barendregt meldt dat de heropening van de Piet Heintunnel al een paar keer verschoven was en besloten is daarom toch het verkeersonderzoek te laten doen. Duidelijk is dat de tellingen nu al laten zien dat er sprake is van veel doorgaand verkeer in de Czaar Peterstraat, dus alle reden om hier maatregelen tegen te bedenken bij de herinrichting.

Een bewoner/belanghebbende merkt aanvullend op dat de fietsers die gebruikmaken van het pontje van de Ertskade naar Sporenburg (en terug) ook nog niet zijn meegenomen in de telling.
Dat klopt deels volgens mevrouw Barendregt. In het verkeersmodel van Amsterdam, op basis waarvan eerder prognoses gemaakt zijn voor het toekomstige aantal fietsers door de straat, is ook al het effect van de fietspont meegenomen. Indien nodig zal nog een actualisatie van de telling plaatsvinden.

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

Een winkeleigenaar brengt in dat er in de Czaar Peterstraat putten in de stoep zitten en dat voetgangers hier regelmatig over struikelen. Hij stelt voor om hier ook iets aan te doen tijdens de herinrichting. Mevrouw Barendregt geeft aan dat in het technisch ontwerp voor de straat ook naar de putten wordt gekeken. Of de stoep lager kan worden zodat de putten verplaatst kunnen worden hangt samen met de afwatering, zodat het regenwater niet de panden in stroomt. Ook wordt gekeken naar andere objecten op/in de straat. Alles wat tijdens de herinrichting opgeruimd kan worden, wordt uiteraard weggehaald.

Een bewoner vindt dat de stoplichten bij het zebrapad op de Panamalaan te strak zijn afgesteld. Met name 60+'ers hebben hierdoor onvoldoende tijd om over te steken. Mevrouw Barendregt meldt dat daar naar gekeken zal worden. Wellicht gaan meer mensen van de halte Rietlandpark gebruik maken.



Een van de aanwezigen vraagt wat er gebeurt op plekken waar bomen omwaaien. Er worden nu immers ook geen bomen geplant op plekken waar bomen zijn omgewaaid. Kunnen die bomen niet beter allemaal weggehaald worden gezien de slechte conditie van de meeste bomen, en dan nieuwe gezonde bomen planten?
Mevrouw Barendregt geeft aan dat de huidige bomen worden gemonitord door de groenbeheerder; slechte bomen worden vervangen. Bij de herinrichting van de straat komen op de plekken waar eerder bomen stonden ook weer bomen terug, behalve waar de nieuwe tramhalte komt. Daar is geen plek voor op de stoep.
Meneer geeft aan dat de straat smaller oogt met bomen recht tegenover elkaar. Als ze zouden verspringen, zou de straat volgens hem breder lijken, maar behoud je toch bomen. Mevrouw Barendregt geeft aan dat in de Nota van Uitgangspunten is opgenomen dat de huidige, karakteristieke bomenlaan behouden moet blijven. Tijdens de inspraak hebben veel mensen in de buurt aangegeven dat de bomen moeten blijven staan.
Meneer geeft aan dat de straat nu te donker is, je wilt snel uit de straat omdat het te donker is, een beetje luguber zelfs. Opgemerkt wordt dat er niet veel wordt gedaan met ideeën van bewoners en belanghebbenden, hij heeft al vaker ideeën voor nieuwe bomen aangeleverd.
Mevrouw Barendregt licht toe dat veel bewoners en ondernemers tijdens de inspraakperiode juist gevraagd hebben de bomen te laten staan, daar is zeker naar geluisterd en vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten.

Een bewoner geeft aan dat bomen op de zuidkant ook een schaduwfunctie hebben. Dat wordt in de toekomst steeds belangrijker in verband met de verandering van het klimaat. Kan er een (bouwkundige) oplossing gevonden worden om beschutting tegen de zon te creëren op de plekken

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

waar nu bomen worden weggehaald voor de nieuwe halte? Dit is een belangrijk punt waar iedereen mee te maken krijgt.
Mevrouw Barendregt neemt deze opmerking mee en merkt tevens op dat er gezocht wordt naar manieren om de haltes te 'vergroenen', bijvoorbeeld in de vorm van groene plantjes op het dak en langs de wanden van de abri (wachtruimte op de halte), zoals op het Weteringcircuit.

Een bewoner wil weten of er na de herinrichting brommers en snorfietsen door de straat mogen rijden.
Mevrouw Barendregt geeft aan dat hier in de ontwerpfase nog naar gekeken moet worden. De maximale snelheid voor verkeer en tram blijft 30 km/u.

Een bewoner geeft aan dat er steeds meer elektrische fietsen komen, die sneller gaan. Kan er een bochtje/eilandje komen, zodat fietsers iets afgeremd worden op de kruising met de Cruquiusstraat.
Mevrouw Barendregt geeft aan dat de ruimte in de straat erg beperkt is, dus weinig ruimte naast het fietspad en de stoep, maar dit aandachtspunt hoe de snelheid te minderen voor de zijstraten wordt meegenomen bij het ontwerp.

Een bewoner wil weten wat de plannen zijn voor laden en lossen en pakketbezorging; moet dat allemaal over/op het fietspad?
Mevrouw Barendregt antwoordt dat de huidige plekken voor laden en lossen behouden blijven, dat er geen parkeerplekken bijkomen en dat de opties voor pakketbezorgingen nog nader uitgewerkt moeten worden. Voor pakketbezorgers zullen we kijken of er een bezorgregime opgesteld gaat worden, ze zullen bijvoorbeeld vanaf laad-/losplekken met steekwagens pakketten moeten bezorgen, in plaats van stoppen op de weg voor de deur, dat gebeurt elders in het Centrum ook.

Laatste vraag bij deze presentatie: blijft de trambaan hoger dan de weg? Mevrouw Barendregt geeft aan dat de trambaan op gelijke hoogte komt als de fietspaden, het hoogteverschil verdwijnt.

Mevrouw Barendregt bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en geeft aan dat in de andere ruimte bij de informatietafels nagepraat kan worden, dat mensen nog vragen kunnen stellen en suggesties kunnen doorgeven voor de ruimte op de stoep of het autoluw maken van de straat, en kunnen reageren op de plek van de nieuwe tramhalte.
Mensen die meer willen weten over het onderzoek naar geluid en trillingen van het wegverkeer en de tram in de huidige situatie en na herinrichting, kunnen een volgende presentatie bijwonen.





4. Presentatie onderzoek geluid en trillingen door het verkeer

Ardien van de Ven (van Bouwrisk), adviseur Geluid, en Rik Honing (van Crux) presenteren de resultaten van het geluids- en trillingenonderzoek dat zij in november 2022 in de Czaar Peterstraat uitgevoerd hebben.
Het doel van het onderzoek was om het huidige geluid- en trillingenniveau ter plaatse en het effect van de nieuwe weginrichting met een verschoven trambaan vast te stellen. Hierbij is gedurende een week op verschillende plekken in de straat het geluid en de trillingen gemeten, van het langsrijdende verkeer. Tijdens de meting zijn trillingsmeters op de gevel van woningen en dicht langs de weg bevestigd, geluidsmeters op de juiste hoogte op masten van de openbare verlichting en bovenleidingen van de tram. De uitkomsten van de metingen zijn ook gebruikt voor de berekeningen van de nieuwe situatie, als de trambaan circa 50 cm verplaatst wordt naar de even zijde van de straat en autoverkeer op de trambaan in één richting.

De conclusies waren voor zowel geluid als trillingen dat de nieuwe situatie met verschoven trambaan en verkeer in één richting op de trambaan, nauwelijks verschilt van de huidige situatie.

De trillingen zijn niet tot nauwelijks voelbaar in de huidige situatie. Bij de huidige tramhaltes neemt straks het trillingsniveau wat toe, omdat de tram op die plekken straks niet stopt, maar harder rijdt, wat trilling veroorzaakt. Waar de nieuwe halte komt neemt de trilling iets af. Het wegverkeer veroorzaakt andere trilling dan de tram. Voor beiden geldt dat de trilling in het bijna niet voelbare spectrum blijft, vergelijkbaar met de huidige situatie.

Voor metingen van het geluid is gekeken naar de gemiddelde dagwaardes van geluid, het bronvermogen van de trams, de verkeersdrukte uit de tellingen van het verkeersonderzoek en de metingen. De wegverkeersintensiteit zal afnemen (autoluw), waardoor het geluidsniveau wat zal afnemen, maar de tram is voor het totale geluidsniveau van meer invloed dan het wegverkeer. Wat het meest van invloed is, is de halteligging. Bij de nieuwe halte zal het geluidsniveau iets toenemen en ter hoogte van de huidige haltes zal het geluid wat afnemen. Een optrekkende en remmende tram geeft wat meer geluid dan een rijdende tram. De invloed van de herinrichting, met verschuiving van de trambaan en het wegverkeer, is zeer beperkt.

Zowel geluid als trillingen zijn wel subjectief en persoonsgebonden. Ondanks dat de trillingen in het niet of nauwelijks voelbare spectrum zijn, kan het altijd zijn dat iemand dit wel voelt en er last van ervaart.

5. Vragen/antwoorden:

Trillingen:
Een bewoner vraagt of het trillingsniveau afhankelijk is van de snelheid van een tram. De heer Honing antwoordt dat dit het geval is en dat er op meerder locaties is gemeten en dat de maximale waarde is gebruikt om in te schatten wat het gevolg is als de trambaan straks verschoven wordt.

Een bewoner wil weten of de fundering van een gebouw effect heeft op het trillingsniveau. Mevrouw Van de Ven antwoordt dat expres op verschillende plekken met verschillende typen fundering is gemeten, maar dit niet of nauwelijks terug te zien is in de resultaten. Er is gemeten zowel bij oudbouw, met houten paalfundering, als op een plek met woningbouw met betonnen fundering. Het verschil was heel klein, kleiner dan verwacht.

B² Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

Geluid:
Een bewoner verwacht niet dat de verkeersintensiteit met een derde of zelfs 40% zal afnemen en vraagt waarom hiervan wordt uitgegaan. Mevrouw Van de Ven antwoordt dat er met name gekeken is naar de verwachte verschillen van het verplaatsen van de geluidsbronnen (trambaan en wegverkeer). De omgevingsmanager mevrouw Schipper vult aan dat bij het verkeersonderzoek gemeten is met behulp van camera's (kentekenonderzoek) en telslangen. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat ruim 20% van het inrijdende autoverkeer vanaf de kruising met de Oostenburgergracht /Cruquiuskade binnen 5 minuten op de Frans de Wollantstraat richting de Panamalaan rijdt, dit is doorgaand verkeer. Ook rijdt ruim 20% van het inrijdende verkeer binnen 5 minuten bij Oostenburg. Daar zit bestemmingsverkeer in (bewoners Oostenburg) maar vooral ook veel verkeer van de gemeentewerf (reiniging), en veel bouwverkeer. De verwachting is dat de Czaar Peterstraat na de herinrichting een derde tot maximaal 40% autoluwer kan worden, door het doorgaande verkeer uit de straat te weren en bijvoorbeeld via de Cruquiuskade te laten rijden. Dit is het uitgangspunt geweest voor de berekeningen van het geluid- en trillingsniveau na de herinrichting van de straat. Met deze toelichting is het de aanwezigen duidelijk.
Een bewoner/belanghebbende vraagt of het optrekken en stoppen van de tram bij de stoplichten aan het begin van de Czaar Peterstraat invloed heeft op het geluidsniveau. Mevrouw Van de Ven antwoordt dat dit niet is onderzocht. Ze verwacht echter dat ook dit minimaal zal zijn, en het verschil na de herinrichting op nul uitkomt.

Een laatste vraag: een bewoner vraagt of het weghalen van het strengelspoor nog gevolgen heeft voor het geluidsniveau. Mevrouw Van der Ven geeft aan dat het geluidsniveau daar iets minder wordt omdat de halte bij het strengelspoor weggaat. Voor geluidsniveau geldt vooral dat dit wijzigt door weghalen of juist plaatsen van een halte. Het afremmen en optrekken van trams bij een halte zijn bepalend, en niet zozeer het opschuiven van de trambaan en wegverkeer. Overall zijn de verschillen voor en na herinrichting gering.

De presentatie wordt om 21:05 uur afgesloten en mevrouw Schipper bedankt alle aanwezigen en de presentatoren.
Wie nog aanvullende vragen heeft, meer informatie wil of suggesties heeft, kan die nog in de andere ruimte bij de informatietafels kwijt.

Contact:
Op de website van project herinrichting Czaar Peterstraat vindt u alle informatie.
Hier kunt u ook t/m 25 januari 2023 een enquête invullen over de inrichting van de straat.

https://www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat/ (gebruik een andere browser dan Explorer!).
Omgevingsmanager: Wendy Schipper, 06 51003762.
Ons mailadres Binnenring@amsterdam.nl

Gestelde vragen & suggesties bij de informatietafels:

AUTO- EN FIETSVERKEER
- Toename autoverkeer door nieuwe wijk Oostenburg, dat minder aantrekkelijk maken.
  Reactie: Het merendeel van woon-/werkverkeer van Oostenburg dat per auto gaat zal de kortste route naar de Ring A10 nemen en dus via de Panamalaan en Piet Heintunnel aan- en afrijden. We zoeken

naar opties om de Czaar Peterstraat autoluwer te maken en minder aantrekkelijk voor bijvoorbeeld voor pakketbezorgers voor omliggende straten.
- De kruising met de Frans de Wollantstraat is gevaarlijk en wordt nog gevaarlijker met de toename van verkeer van Oostenburg. Daar moet iets aan gedaan worden, o.a. veiliger zebra oversteken.
  Reactie: we gaan deze kruising verkeersveiliger inrichten, met de informatie uit het verkeersonderzoek en de opmerkingen hierover uit de buurt.
- Plaats paaltjes op hoek Oostenburgergracht tegen doorrijden afvalwagens gemeentewerf.
  Reactie: uw suggestie nemen we mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp.
- Kunnen jullie drempels op de trambaan maken? Ook bij de kruising bij de Wollantstraat.
  Reactie: op een trambaan is het niet goed mogelijk drempels aan te leggen, wel bekijken we mogelijkheden de snelheid van het meerijdende autoverkeer te beperken, met ribbels, of andere markering bijvoorbeeld.
- Om de snelheid van (elektrische) fietsers af te remmen en meer groen in de straat te maken: plaats een 'ei' in de straat bij de kruising met de Cruquiusstraat (plantenbakken, zoals bij Museumbrug).
  Reactie: we hebben uw idee besproken met u; omdat de straat smal is kunnen we geen bloemborders maken. Wel kijken we nog naar de vormgeving van de fietspaden bij de kruising, om inderdaad ter hoogte van de tramhalte en de kruising de snelheid eruit te halen.
- Er wordt veel op de stoep gefietst, kan de gemeente handhaven?
  Reactie: de gemeente heeft te weinig handhavers om overal ongewenst gedrag te beboeten. Met de herinrichting maken we de straat mooier, we hopen dat dit ook leidt tot beter gedrag.

FIETSPARKEREN
- Er wordt veel geparkeerd door bewoners uit andere straten. Kijken jullie ook naar de capaciteit voor fietsparkeren in andere straten?
  Reactie: vaak willen mensen zo dichtbij mogelijk parkeren We gaan inderdaad ook naar de fietsparkeerplekken in de zijstraten en parallelstraten kijken om voldoende fietsparkeren te realiseren.
- Graag aandacht voor voldoende fietsparkeren bij de tramhalte.
  Als er een nieuwe halte voor de sportschool komt waar moeten de sporters hun fiets dan parkeren? Vooral in de (avond)spits komen veel mensen op de fiets.
  Reactie: zie het antwoord bij de vorige vraag. We brengen in ieder geval evenveel fietsparkeerplekken terug als er nu staan in de straat, mogelijk meer. Hiervoor kijken we ook naar de buurtstraten.

GROEN
- Graag meer groen op de Czaar Peterstraat, bijvoorbeeld beukenhaagjes zoals op de Vijzelgracht langs het fietspad tussen de bomen. Ook goed voor afwatering, minder tegels is beter.
  Ook aan het begin van de straat groenbakken tussen de bomen, anders wordt de stoep gebruikt voor laden/lossen.
  Reactie: We gaan per blok bekijken wat we kunnen inpassen, waar extra groen kan komen. De Czaar Peterstraat is smal, de ruimte tussen de bomen is nu in een deel van de straat vooral ingericht voor (fiets)parkeren en terrassen, wat weinig ruimte over laat voor een haag in de hele straat.
- Maak een groene invulling bij de vrijkomende ruimte bij tramhalte Eerste Coehoornstraat, of mooie waterpartij (waterberging, zie voorbeeld op Kattenburg), of Frans pleintje (ontmoetingsplek).
  Bij het pleintje komt zeker ruimte vrij voor een leuke invulling, met groen, bedankt voor uw voorbeeld.
- Blijft de boom behouden bij de nieuwe halte 'stad-in' (huisnr.55)?
  Reactie: waar de nieuwe halte komt moeten helaas 2 bomen worden gekapt. Elders in de straat worden daarvoor 2 nieuwe bomen geplant.
- De oude bomen zijn hoog en donker, graag meer licht in de straat en meer diversiteit van bomen, op de hoeken van de zijstraten magnoliabomen.
  Reactie: de huidige bomen blijven staan, uitgezonderd 2 bomen bij de nieuwe tramhalte. De groenbeheerder plant na de herinrichting bomen terug waar eerder bomen omgegaan zijn. We leggen uw suggestie voor aan de groenbeheerder.
- Kunnen er meer geveltuinen komen in de straat.
  Reactie: in het groenontwerp voor de straat willen we de beschikbare ruimte voor geveltuinen opnemen, zodat zichtbaar is waar dit wel of waar niet past.

B2 Bijlage 2: Verslag participatie nieuwe locatie tramhalte

- Op veel plekken in de straat komen boomwortels omhoog, wordt dat aangepakt bij de herinrichting?
  Reactie: van gevel tot gevel wordt de straat opnieuw ingericht, dus ook de stoep. We laten een boomeffect rapportage maken, met op te volgen aanbevelingen voor voldoende ruimte voor de bomen en wortels.

BEREIKBAARHEID, LADEN/LOSSEN

- Waar komt plek voor laden lossen? Moeten fietsers dan over trambaan en staan auto's dan op het fietspad? Kunnen laad-/losplekken bij de DHL/postophaalpunten komen> en in de buurt van restaurants?
  Het huidige aantal laad-/losplekken blijft, we gaan nog bij de ondernemersvereniging na of dat voldoende is. We willen in overleg met de ondernemers nadenken na over venstertijden voor laden-/lossen, of extra plekken. Maar auto's kunnen niet meer overal stoppen, dan blokkeren zij het fietspad. Bezorgers zullen dus vaker met steekwagens pakketten moeten bezorgen, net als op vele andere plekken in het Centrum.
- Hoe lang gaat dit duren, hoe wordt de bereikbaarheid winkel/restaurants gegarandeerd (tijdens de herinrichting). Kan de herinrichting ook eerder worden uitgevoerd dan 2026?
  De werkzaamheden gaan zeker een jaar duren; de straat wordt waarschijnlijk in fasen aangepakt, om de buurt bereikbaar te houden. Hoe de fasering er uit gaat zien is nu nog niet bekend. Wel weten we dat Liander de gasleidingen wil vernieuwen, mogelijk heeft Waternet ook werk aan de leidingen. Dat betekent dat de stoep ook langere tijd open gaat. Woningen en winkels blijven in ieder geval voor voetgangers bereikbaar. De werkzaamheden starten op z'n vroegst na de zomer 2025, eerder hebben wij geen uitvoeringsbesluit/budget. Het hangt ook af van de planning van andere projecten in de omgeving.

TRAM/HALTE

- Prima plek voor de nieuwe tramhalte! De abri niet voor de ingang van de sportschool, maar voor het gedeelte zonder ramen, i.v.m. uitzicht/overzicht.
  Reactie: fijn dat u blij bent met de nieuwe halteplek; we nemen uw verzoek mee in de verdere uitwerking van het halteperron-ontwerp.
- Kan de tram niet om de Czaar Peterstraat heen geleid worden?
  Reactie: Dat is bij de aanleg van deze tramlijn en bij de start van dit project onderzocht, dat kan niet.

OPENBARE VERLICHTNG/ STENEN/ STRAATMEUBILAIR

- De straat is te donker, kan de openbare verlichting verbeterd worden, zodat er meer licht is? Kunnen er Amsterdamse grachtlantaarns in de straat komen?
  Reactie: omdat de straat vrij smal is en een trambaan in het midden heeft, hangt de verlichting aan kabels boven de straat. Straatlantaarns op de stoep nemen plek in, waar nu fietsparkeren, terrassen of bloembakken staan. De afdeling openbare verlichting van de gemeente is al een paar jaar bezig met het vervangen van alle openbare verlichting door ledlampen. Ook de verlichting boven trambanen wordt vervangen door ledlicht. Wij gaan nog na wanneer de verlichting wordt vervangen, en welke lampen (lichtniveau/lichtsterkte) er in komen.
- Komen er klinkers in de stoep, zoals op Oostenburg?
  Reactie: het materiaal blijft gelijk, om niet in één buurt allerlei verschillen te krijgen zijn er handboeken opgesteld met te gebruiken materiaal voor inrichting van de straat in verschillende buurten. Ook kijken we of hergebruik mogelijk is, een duurzame optie.
- Kunnen er bankjes in de straat komen, bijvoorbeeld bij het pleintje bij Instock, fietsnietjes daar weghalen?
  Reactie: we nemen uw verzoek mee en kijken waar we bankjes kunnen plaatsen.

OVERIG

Gemeente Amsterdam
1 maart 2023

- Wij hebben last van stankoverlast van het restaurant op de hoek Oostenburgergracht, de afzuiging zit aan de gevelzijde bij woningen. Kan de gemeente daar iets aan doen?
  Reactie: wij hebben uw klacht doorgezet naar de gebiedsmakelaar, die kan wellicht met de vergunningverlener kijken of dat mag en of er iets aan te doen is met de eigenaar van het restaurant.
- De sportschool heeft camera's op de straat gericht om fietsdiefstal te voorkomen. Als de tramhalte voor de sportschool komt, en fietsparkeren om de hoek, mogen we dan een camera op de hoek van de straat plaatsen om de fietsen van de sporters in de gaten te houden?
  Reactie: we zullen uw verzoek bespreken met de gebiedsbeheerder en buurtregisseur. We komen hier nog op terug.
- Is het mogelijk om een zebrapad over de Czaar Peterstraat te maken in het verlengde van de Frans de Wollantstraat, voor voetgangers op deze route (richting de Blankenstraat en het Funen)? Nu lopen veel mensen langs het spoortalud, waar geen goed voetpad is en wat ook niet veilig is.
  Reactie: we nemen uw suggestie mee bij de verdere uitwerking van de kruising Frans Wollantstraat.

--- /// ---

Bijlage 3: Verslag informatie-bijeenkomst VO 12 oktober 2023

B3 Bijlage 3: Verslag informatiebijeenkomst VO 12 oktober 2023

Gemeente Amsterdam

Informatiebijeenkomst Voorlopig Ontwerp herinrichting Czaar Peterstraat, 12 oktober 2023

Locatie: Buurtkamer Oostenburg, Isaac Titsinghkade 123, Amsterdam

Aanwezig:

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

Opening

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

Toelichting

Korte terugblik

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

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

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

Uitgangspunten voor herinrichting

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

Wat betekent dit voor het nieuwe ontwerp?

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

Aanvullingen op de NvU die opgenomen zijn in het Voorlopig Ontwerp

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

Pleintje bij de Eerste Coehoornstraat

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

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

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

Ontwerp pleintje bij de Eerste Coehoornstraat

B3 Bijlage 3: Verslag informatiebijeenkomst VO 12 oktober 2023

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B3 Bijlage 3: Verslag informatiebijeenkomst VO 12 oktober 2023

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

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

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

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

Vragenronde
- *Een onderneemster maakt bezwaar tegen de geplande laad-/losplaats voor pakketdiensten voor de winkels in de Czaar Peterstraat. Zij vreest dat mensen de hele dag door op deze plek gaan parkeren. Jaren geleden heeft de buurt haar uiterste best gedaan om de parkeerplaatsen voor de winkels weg te halen in het kader van veiligheid en zichtbaarheid van de winkels. Dat is gelukt, na een aantal nare incidenten. De pakketdiensten moeten in de zijstraten parkeren en met een steekkarretje een stukje lopen dus zij kunnen best om de hoek parkeren, net als elders in het Centrum.*
- Het projectteam heeft juist ook reacties ontvangen met verzoek voor meerdere laad-/losplekken verdeeld over de straat. Dit heeft vanuit verkeersveiligheid ook de voorkeur omdat het risico bestaat dat busjes anders gewoon op het fietspad stoppen/parkeren en fietsers aldoor de trambaan op moeten rijden.
- *Als ondernemer van een restaurant pleit mevrouw voor een goede bereikbaarheid in de periode dat de werkzaamheden worden uitgevoerd.*
  De omgevingsmanager van het project zal nog nadere afspraken maken met de BIZ als het BLVC-plan wordt opgesteld (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) om de bereikbaarheid van woningen, winkels en horeca te borgen gedurende de werkzaamheden. Dit kan als alle werkzaamheden van Liander en Waternet ook zijn geïnventariseerd en de fasering van de uitvoering in kaart kan worden gebracht.
- *Zullen de werkzaamheden veel lawaaioverlast veroorzaken?*
  Het slopen zal overdag geluidsoverlast veroorzaken. Bewoners worden over dit soort zaken tijdig geïnformeerd voordat de werkzaamheden in de Czaar Peterstraat beginnen.
- *Is bekend of lijn 7 blijft rijden?*
  Gedurende de werkzaamheden kan lijn 7 niet door de Czaar Peterstraat rijden in de periode oktober 2025 tot en met maart 2026. Reizigers zullen alternatieve routes moeten kiezen, waardoor het langer duurt om de eindbestemming te bereiken. Ook hierover volgt te zijner tijd nog nadere informatie.
- *Een bewoonster dringt aan op goede afstemming met de omliggende projecten. Het gebeurt vaak dat werkzaamheden uitlopen, waardoor de buurt onbereikbaar wordt.*
  Zoals eerder aangegeven is er regelmatig afstemming met projecten in de omgeving, om de bereikbaarheid van de buurt te garanderen. Ook kan het project, door de afspraken met ProRail, alleen maar tussen oktober 2025 en 1 april 2026 de trambaan en de fietspaden aanbrengen. Dat werk kan niet uitlopen,
- *Een bewoonster en een ondernemer stellen voor ruimte tussen de fietsnietjes te laten, zodat mensen op meerdere plekken kunnen oversteken in plaats van alleen bij de zijstraten. Aandachtspunt is het voorkomen dat oude fietsen, of onderdelen van fietsen, te lang blijven staan. Ongebruikte oude fietsen en krotten verwijderen, dan zijn er meer fietsparkeerplekken beschikbaar dan nu.*
  Het projectteam zal ruimte bieden voor het oversteken halverwege de straat en nog eens kijken naar alle fietsnietjes en de totale inrichting van de stoep. Bij het herinrichten worden de oude nietjes weggehaald en daarmee ook de fietsen die langdurig zijn gestald. Deze worden naar het fietsdepot gebracht. Op die manier is sprake van een opschoningsactie. Verder kunt u als bewoner ook een melding openbare ruimte doen via de website van het stadsdeel, om oude fietsen die niet gebruikt worden weg te laten halen.
- *Een bewoner pleit voor fietsenrekken in plaats van nietjes, zodat de fietsen netter gestald worden.*
  Het trottoir is niet breed genoeg om fietsenrekken te plaatsen, anders blijft er niet genoeg doorloopruimte over. Ook zijn fietsnietjes beter geschikt voor de vele verschillende formaten fiets, scooter, bakfiets enzovoorts.
- *Een bewoner laat tenslotte weten heel enthousiast te zijn over het mooie ontwerp en is blij met de heldere toelichting, gegeven tijdens deze bijeenkomst.*
  Het projectteam is blij met dit compliment, waarvoor dank.

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

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

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

--- /// ---