Gemeente Amsterdam



Ontwerptoelichting Definitief Ontwerp

Project: Czaar Peterstraat

Onderdeel van de Binnenring Fiets-OV corridor

Vastgesteld door het college van B en W op 22 oktober 2024

Inhoud

Leeswijzer 3

1 Inleiding en voorkeursvariant 4
1.1 De Binnenring 4
1.2 Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat 4
1.3 Aandachtspunten voor uitwerking ontwerp 6

2 Resultaten onderzoek 7
2.1 Inpassen nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat 7
2.2 Verkeersonderzoek en autoluwe straat 9
2.3 Consequenties spoorverschuiving 12
2.4 Bomen en groen 13
2.5 Duurzaamheid en klimaatadaptatie 13

3 Toelichting op het ontwerp 16
3.1 Wat verandert er? 16
3.2 Meer ruimte voor het openbaar vervoer 16
3.3 Meer ruimte voor de fiets 18
3.4 Meer ruimte voor de voetganger 20
3.5 Verbeteren verkeersveiligheid 20
3.6 Maatregelen voor autoverkeer 24

4 Groen 25
4.1 Bomen 25
4.2 Groenvakken en geveltuinen 25
4.3 Groenontwerp pleintje Eerste Coehoornstraat 26
4.4 Groene abri's 26

5 Ontvangen adviezen 27
5.1 Aanpassingen naar aanleiding van ontvangen reacties. 27
5.2 Advies Beheertoetsoverleg 28
5.3 Advies Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit 28
5.4 Advies Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) 29
5.5 Advies Werkgroep Blackspots (WBA) 29
5.6 Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit 29
5.7 Overige ambtelijke afstemming 31

Bijlage 1: Definitief Ontwerp Czaar Peterstraat 13 augustus 2024 32

Bijlage 2: Beplantingsplan Czaar Peterstraat, augustus 2024 34

Bijlage 3: Toetsteam OR&M advies op VO februari 2024 35

Bijlage 4: Toelichting afweging varianten nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat 36

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Projectteam
Binnenring/Czaar Peterstraat

Augustus 2024

Leeswijzer

De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring, de route voor fiets en OV rond het centrum van de stad. Sinds 2016 wordt de Binnenring stap voor stap opnieuw ingericht, zodat deze weg ook in de toekomst het toenemende fiets- en tramverkeer aan kan. Inmiddels is tweederde deel van de Binnenring gereed. De Czaar Peterstraat is één van de laatste trajectdelen die wordt aangepakt.

In deze ontwerptoelichting leest u welke keuzes zijn gemaakt om te komen tot een definitief ontwerp. In hoofdstuk 1 krijgt u een terugblik naar de voorgaande fasen, waarin de doelstellingen en uitgangspunten van het project zijn vastgesteld. In hoofdstuk 2 volgt een korte samenvatting van de onderzoeken die uitgevoerd zijn, gericht op toetsing van de uitgangspunten. Uit deze onderzoeken hebben we informatie gekregen voor uitwerking van het ontwerp, zoals het verkeersonderzoek en onderzoek naar de locatie voor de nieuwe tramhalte.

In hoofdstuk 3 wordt per doelstelling een toelichting gegeven op de keuzes die zijn gemaakt in het uiteindelijke ontwerp voor de Czaar Peterstraat. Het groenontwerp wordt besproken in hoofdstuk 4. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 een beknopt overzicht gegeven van de adviezen van ambtelijke werkgroepen en toetscommissies, die zijn gebruikt om het definitief ontwerp af te ronden.



Foto 1: Huidig profiel Czaar Peterstraat, met het strengelspoor en de tramhalte Eerste Leeghwaterstraat.

1 Inleiding en voorkeursvariant

1.1 De Binnenring

De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring. De Binnenring loopt vanaf het Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en de Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat. Het is een halve ring om het centrum heen, die fungeert als verdeelring zodat bewoners en bezoekers zich snel en gemakkelijk via fiets en OV kunnen bewegen door de stad. De Binnenring is een belangrijke schakel in het OV-netwerk, met overstap van tram naar metro (haltes Weesperplein en Vijzelgracht) en sneltram 26 (halte Rietlandpark). Sinds de Noord/Zuidlijn rijdt, is de dienstregeling van de trams op de Binnenring verzwaard en rijden er meer trams.

Sinds 2016 wordt de Binnenring opnieuw ingericht, zodat deze corridor - ook in de toekomst - het toegenomen verkeer aan kan. Met het oog op het autoluwer worden van de stad, de gebiedsontwikkelingen in o.a. de Houthavens en Haven-Stad en de aansluiting van de Binnenring op de oeververbindingen naar Noord, groeit het aantal fietsers op de Binnenring de komende jaren en zal ook de frequentie van het openbaar vervoer toenemen. Inmiddels is twee derde van de Binnenring gereed. De Czaar Peterstraat is één van de laatste trajectdelen die wordt aangepakt (zie figuur 1).



Figuur 1: Overzichtskaart Binnenring met tracédelen (zomer 2024)

1.2 Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat

In 2018 is de Nota van Uitgangspunten opgesteld voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat, waarin op verzoek van stadsdeel Centrum de vervanging van alle bomen werd meegenomen. Na inspraak over de Nota van Uitgangspunten is definitieve besluitvorming eind 2018 aangehouden door de toenmalig wethouder Verkeer.

Het adviesrapport 'Oeververbindingen' van commissie D'Hooghe, en het besluit een fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied te maken, leverde extra onderbouwing voor de noodzaak voor meer ruimte voor de fiets (en het OV). In maart 2021 heeft de wethouder Verkeer daarom ingestemd met een herstart van het project. De Nota van Uitgangspunten is vervolgens op punten herschreven en geactualiseerd, met inbreng van de buurtbewoners en ondernemers en andere belanghebbenden. In afwijking van 2018 is een belangrijk uitgangspunt de huidige bomen in de kenmerkende laanstructuur te behouden. Op 16 februari 2022 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat vastgesteld. In de Nota is toegelicht waar het ontwerp voor de herinrichting aan moet voldoen en hoe we hiertoe gekomen zijn.

De uitgangspunten voor de herinrichting zijn gebaseerd op de doelstellingen van de Fiets-OV Corridor Binnenring:

- Meer ruimte voor en een betere doorstroming van het fietsverkeer;
- Verbeteren van doorstroming, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van het OV;
- Verkeersveiligheid verbeteren;

Met als afgeleide doelstellingen:

- Voetgangersruimte en leefkwaliteit waar mogelijk verbeteren;
- Vergroenen waar mogelijk; oog voor duurzaamheid.

1 Inleiding en voorkeursvariant

Om aan de doelstellingen voor het openbaar vervoer te voldoen, zijn in de Nota van Uitgangspunten de volgende oplossingsrichtingen voor het ontwerp vastgelegd. Door het strengelspoor te vervangen door een regulier spoor in beide richtingen en de twee tramhaltes samen te voegen tot één toegankelijke halte, worden zowel de doorstroming en betrouwbaarheid van tram 7, als het tramnetwerk op de gehele Binnenring verbeterd. Tram 7 wordt immers gebruikt om op diverse plekken langs de Binnenring over te stappen op andere tramlijnen (bij de haltes Rietlandpark, Alexanderplein en Leidseplein) of de metro (haltes Weesperplein en Vijzelgracht). Het pakket aan maatregelen in de Czaar Peterstraat levert voor de (oostelijke) Binnenring ruim 7 minuten aan rijtijdwinst op per spitsuur. Dit leidt tot lagere exploitatiekosten voor de vervoerder en tot een verbetering van de reistijd voor de reiziger.

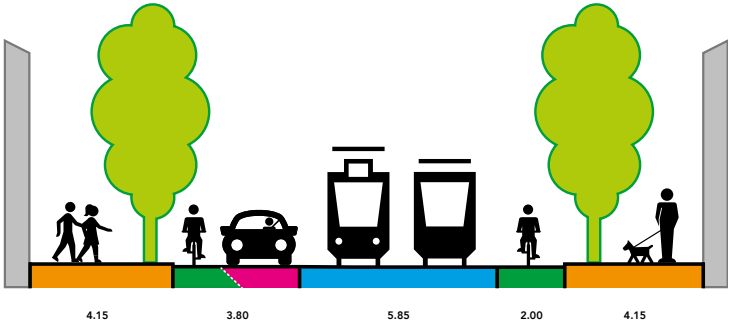
De trambaan wordt over de gehele lengte van de straat minimaal 0,50 meter verschoven en iets verbreed, waardoor ruimte ontstaat om in beide richtingen een breder fietspad te maken van 2,50 meter. De auto rijdt in één richting (‘stad-uit’ richting Frans de Wollantstraat) niet meer over een eigen rijbaan, maar over de trambaan.

De twee haltes in de straat worden samengevoegd tot één halte die aan alle toegankelijkheidseisen voldoet, bij voorkeur in de buurt van de Cruquiusstraat. Dat is dicht bij de nieuwe voetgangersbrug naar Oostenburg, het gezondheidscentrum en het zorgcentrum De Keyzer. Omdat een toegankelijke halte meer ruimte inneemt en de straat smal is, is er ter hoogte van de nieuwe perrons geen ruimte voor bomen op het trottoir.

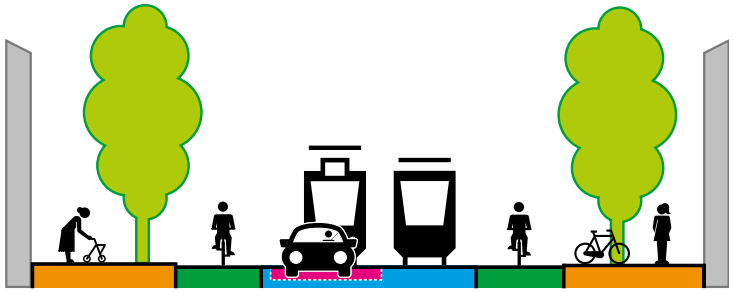
Om de verkeersveiligheid te verbeteren en de tram zo weinig mogelijk te hinderen, wordt de straat autoluw ingericht met veilige doorsteken over de trambaan en fietspaden.

De huidige bomen worden gehandhaafd, met uitzondering van 5-10 bomen ter plaatse van de nieuwe halte. Handhaving van de huidige bomen betekent dat de huidige doorloopruimte op het trottoir, circa 1,60-2,00 meter tussen gevel en bomen, ongewijzigd blijft. Ter plaatse van terrassen is dit circa 1,50 meter. Bij de herinrichting wordt wel gekeken naar een mogelijke herschikking van de verschillende functies op het trottoir, om zo de vrije doorloopruimte voor voetgangers te optimaliseren.

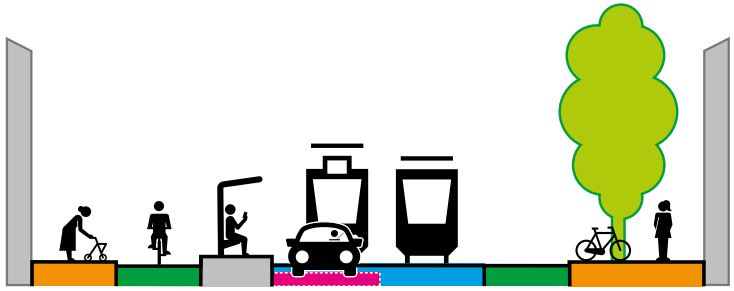
Op de volgende pagina is in een aantal dwarsprofielen zichtbaar gemaakt wat de gekozen oplossingsrichting betekent voor de indeling van de straat.



Figuur 1a: Huidige inrichting Czaar Peterstraat. De auto heeft in één richting een eigen rijbaan, met aanliggende fietsstrook.



Figuur 1b: Nieuwe inrichting Czaar Peterstraat. De auto rijdt in één richting mee over de trambaan. Aan beide zijden een bredere fietsstrook.



Figuur 1c: Nieuwe inrichting ter hoogte van de toegankelijke tramhalte, op het trottoir bij de halte geen bomen.

1.3 Aandachtspunten voor uitwerking ontwerp

In de Nota van Uitgangspunten is een aantal aandachtspunten benoemd voor de verdere uitwerking van de Nota tot een ontwerp. De volgende onderzoeken en verkenningen zijn daarom uitgevoerd:

- Afweging locatie nieuwe tramhalte.
- Verkeersonderzoek en analyse verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
- Onderzoek naar effecten van de spoorverschuiving zoals mogelijke geluids- en trillingoverlast voor omwonenden en verplaatsing van kabels en leidingen.
- Mogelijkheden voor groen: behoud huidige plantenbakken en andere wensen.
- Mogelijkheden voor duurzaamheid en klimaatadaptie.

De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in hoofdstuk 2. Als eerste is het onderzoek naar de optimale ligging van de nieuwe toegankelijke halte opgepakt, aangezien deze locatie bepalend is voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

2 Resultaten onderzoek

Zoals vermeld in hoofdstuk 1 zijn in de Nota van Uitgangspunten diverse aandachtspunten benoemd die nader onderzoek of uitwerking behoeven. De locatie van de 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 het trottoir. Daarom is besloten om een aparte consultatie over de resultaten van de verkenning naar de nieuwe locatie te houden. Hierbij heeft ook een terugkoppeling plaatsgevonden van de resultaten van het verkeersonderzoek en de consequenties van het verschuiven van de trambaan voor trillingen en geluid. Tijdens de participatieronde in januari 2023 konden de buurt en andere belanghebbenden inbreng leveren over de halteplek en enkele andere onderdelen voor de herinrichting van de straat. De resultaten zijn vervolgens gebruikt om het voorlopig ontwerp op te stellen. Daarnaast zijn onderzoeken uitgezet naar de mogelijkheden voor duurzaamheid en klimaatadaptatie. In dit hoofdstuk wordt een korte samenvatting gegeven van de onderzoeksresultaten.

2.1 Inpassen nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat

Uitgangspunt in de NvU is de huidige twee haltes samen te voegen tot één toegankelijke halte, waarbij de halteperrons schuin tegenover elkaar komen te liggen, bij voorkeur rondom de Cruquiusstraat. Er is een uitgebreide variantenanalyse uitgevoerd (zie bijlage IV), waarbij in beide richtingen een perron vóór de kruising met de Cruquiusstraat als optimale variant naar voren kwam. Hierbij is onder meer gekeken naar het behoud van de bomen, loopafstanden vanuit de buurt naar de nieuwe halte, de afstand naar andere OV-haltes in de buurt en de afstand tot de looproutes naar de nieuwe woonwijk Oostenburg. Zie voor een impressie figuur 2a en 2b. Vanuit het participatie- en consultatietraject is hier positief op gereageerd en het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum heeft in haar advies de optimale variant als voorkeurlocatie onderschreven.

De wethouder Verkeer is in juni 2023 geïnformeerd over de voorgestelde nieuwe halteligging en de verdere uitwerking hiervan in het ontwerp.

Om de locatie van de nieuwe tramhalte te bepalen is, met inbreng van de Vervoerregio Amsterdam, GVB en belangengroepen en gelet op de (beleids-)uitgangspunten, uitgebreid verkend en afgewogen welke haltelocaties mogelijk zijn. Gekeken is naar opties rond de Eerste Coehoornstraat, Cruquiusstraat en Eerste en Tweede Leeghwaterstraat, en combinaties daarvan. Een toegankelijk halteperron is 31 m lang en minimaal 2,30 m breed. Omdat een toegankelijke halte meer ruimte inneemt en de straat smal is, is ter hoogte van de nieuwe perrons geen ruimte voor bomen op het trottoir. Om voldoende ruimte op het trottoir te houden moeten de perrons schuin tegenover elkaar komen te liggen. Uit de verkenning kwam als voorkeurslocatie de haltelocatie rondom de Cruquiusstraat naar voren, vanwege:

- De centrale ligging in de straat, goede aansluiting op de looproute naar de nieuwe woonwijk op Oostenburg (via de nieuwe Zonnewendebrug over de Oostenburgervaart die aanlandt bij de Cruquiusstraat). Ook ligt de halte nabij gezondheidscentrum en zorgcentrum De Keyzer.
- Met name vanuit het noordelijk deel van de Czaar Peterstraat en het Funenpark worden de loopafstanden naar de tramhalte langer, maar deze blijven binnen de voor het OV gebruikelijke straal van 400 meter. Voor het noordelijk deel van Oostenburg geldt in de huidige situatie met twee tramhaltes al een loopafstand van 400-600 meter. Dit blijft min of meer gelijk bij een tramhalte bij de Cruquiusstraat (zie figuur 3a en 3b).
- Rond de Cruquiusstraat zijn minder woningen in de plint. Het halteperron ‘stad-uit’ komt voor de sportschool Kensho, de halte ‘stad-in’ voor inloophuis Czaar51, een bedrijfspand en enkele woningen, waarmee overlast voor bewoners zoveel mogelijk beperkt blijft.

2 Resultaten onderzoek



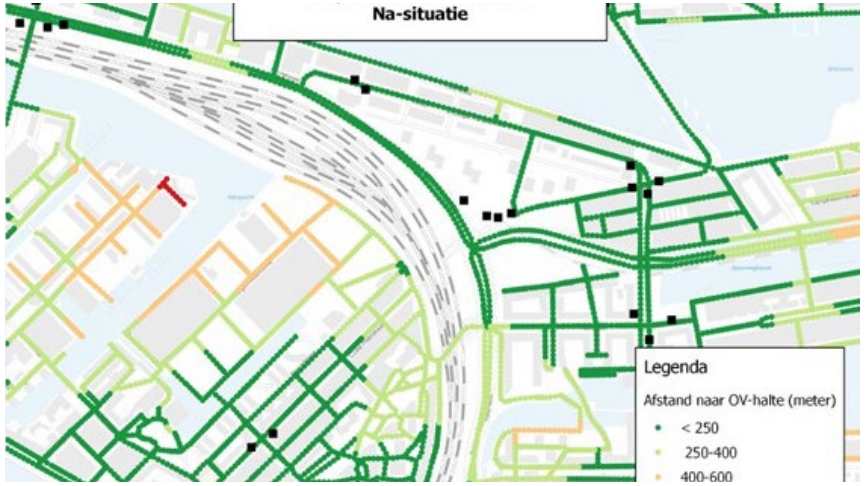
Figuur 2a: impressie nieuwe perron Cruquiusstraat, stad-in



Figuur 3a: loopafstanden naar OV haltes huidige situatie Czaar Peterbuurt



Figuur 2b: impressie ‘zicht op halteperron stad-uit’ (kijkend naar spoorviaduct)



Figuur 3b: loopafstanden bij tramhalte rond de Cruquiusstraat

2 Resultaten onderzoek

- De bomen en de zichtlijnen op de bomenrijen in de straat blijven het best behouden. In de Czaar Peterstraat zijn afgelopen jaren diverse bomen vanuit veiligheid of ziekte gekapt, er heeft nog geen herplant plaatsgevonden. De nieuwe halteperrons worden gemaakt op de plekken in de straat waar nu al geen of weinig bomen staan. Voor de aanleg van de nieuwe tramhalte bij de Cruquiusstraat moeten nog 2 bomen gekapt worden. Bij inpassing van de nieuwe halte op alle andere mogelijke locaties zouden meer bomen gekapt moeten worden.
- Het fietspad bij het pleintje Eerste Coehoornstraat kan rechtdoor getrokken worden, waardoor de verkeersveiligheid met de kruisende fietsroutes verbetert. Door bewoners zijn deze kruisingen/doorsteken als knelpunt benoemd in de uitgangspuntenfase, mede vanwege de veelgebruikte oversteek naar de basisschool in de Kraijenhoffstraat.
- Er komt meer ruimte vrij op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat voor andere invulling.

2.2 Verkeersonderzoek en autoluwe straat

Het autoverkeer gaat in één richting over de trambaan meerijden. Omdat dit een minder positief effect op de doorstroming en betrouwbaarheid van het tramverkeer kan hebben, willen we het autoverkeer zoveel mogelijk beperken. De Czaar Peterbuurt moet wel voldoende bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer. Daarom is onderzocht hoeveel verkeer er in de Czaar Peterstraat rijdt, welk deel daarvan doorgaand verkeer is en hoe we dit verkeer kunnen beperken.
Daarnaast kwam vanuit het participatieproces zorg over de verkeersveiligheid naar voren op de 3 grotere kruisingen in de Czaar Peterstraat: met de Frans de Wollantstraat, met de Eerste Coenhoornstraat en met de Cruquiuskade. Op deze kruisingen is een conflictobservatie uitgevoerd (zie paragraaf 2.2.1). De informatie uit de onderzoeken gaf voldoende handvatten om het verkeersontwerp voor de straat veiliger en duidelijker in te richten en goede aansluiting te maken op het bestaande wegennet. Tijdens de uitwerking van het ontwerp is verder onderzocht wat de beste plek is om het autoverkeer op de trambaan te leiden. Informatie hierover is te lezen in paragraaf 3.5.1.

Bestemmingsverkeer versus doorgaand verkeer
Met behulp van tellingen en kentekenonderzoek is in beeld gebracht wat de samenstelling van het verkeer is (zwaar verkeer, busjes, personenauto's, (brom-)fietsers, bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer, logistiek verkeer), wat de spreiding in drukte is over de dag, en hoe het verkeer zich op de kruisingen beweegt.

Uit het onderzoek blijkt onder meer dat er op een gemiddelde werkdag circa 1500 motorvoertuigen de Czaar Peterstraat inrijden vanaf het kruispunt met de Oostenburgergracht en Cruquiuskade. Ruim 20% van het inrijdend autoverkeer rijdt binnen enkele minuten de hele straat door en slaat bij de Frans de Wollantstraat rechtsaf, naar de Panamalaan, en ruim 20 % linksaf. Dit is deels bestemmingsverkeer voor de Czaar Peterbuurt en Oostenburg, maar dat verkeer zou dus ook kunnen aanrijden via de Panamalaan. Dat geldt in ieder geval voor de bedrijfswagens (veegwagens, vuilniswagens e.d.) van de stadsdeelwerf op Oostenburg en de bewoners van de nieuwe woonwijk op Oostenburg-Noord. Met de afdeling Schoon op de stadsdeelwerf zijn in het verleden afspraken gemaakt over de routing van de bedrijfswagens. Deze worden opnieuw onder de aandacht gebracht en in de werkinstructies vastgelegd. Overig doorgaand verkeer wordt middels de fysieke inrichting zoveel mogelijk via de Cruquiuskade en Panamalaan geleid.

Bromfiets versus fiets
Snor-en bromfietsen mogen in de Czaar Peterstraat op het fietspad 'stad-in' rijden. In de andere richting rijden zij nu op de rijbaan

2 Resultaten onderzoek

met autoverkeer, straks op de trambaan. Met behulp van camera's zijn fietsers en brom/snorfietsers geteld op verschillende locaties in de Czaar Peterstraat. Per werkdagetmaal rijden circa 9.000 fietsers en 600 brom- en snorfietsers de Czaar Peterstraat in- en uit bij de kruising met de Oostenburgergracht en Cruquiuskade. Het aantal en aandeel brom- en snorfietsen ten opzichte van het aantal fietsers is gering. Het aantal (brom/snor)fietsers in zuidelijke richting door de Czaar Peterstraat (stad-in) heeft een sterke piek in de ochtendspits, tussen 8:00 en 9:00 uur. In noordelijke richting ligt de piek tussen 18:00 en 19:00 uur.

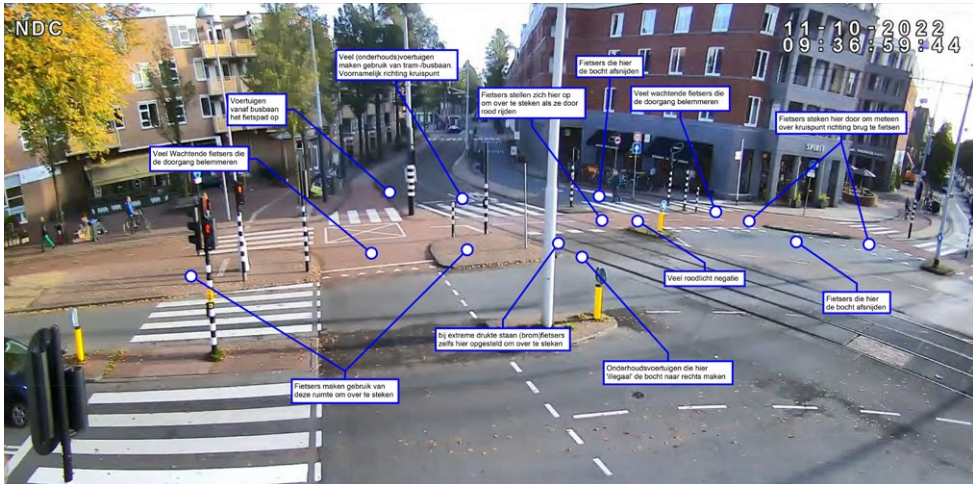
2.2.1 Conflictobservatie kruisingen

Fiets-/voetgangersoversteek Czaar Peterstraat bij kruising Oostenburgergracht – Cruquiuskade (zie figuur 4)

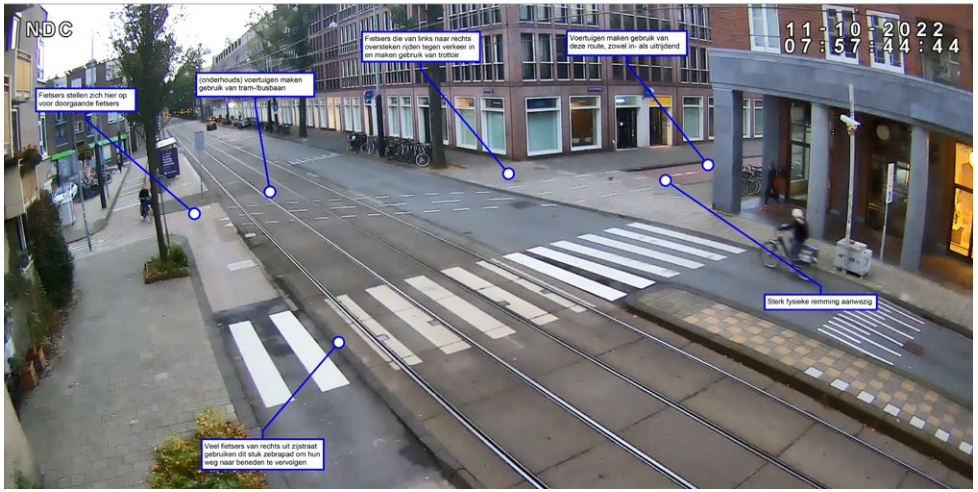
De fietsoversteek in twee richting over de Czaar Peterstraat bij de Cruquiuskade is tijdens de spitsuren relatief druk. Er ontstaan regelmatig kleine conflicten of hinderlijke ontmoetingen tussen fietsers onderling. Deze leiden niet tot aandachtspunten voor de verkeersveiligheid. Er is zeer frequent sprake van roodlichtnegatie dan wel conflicten tussen fietsers en kruisend overig verkeer. De afstelling van de verkeerslichten waarbij voor voetgangers over de oversteek van de trambaan al groen wordt getoond, speelt hierbij naar verwachting een rol. In de cameraobservaties was regelmatig te zien dat verkeer over de trambaan in de illegale richting (komend vanuit de Czaar Peterstraat) het kruispunt nadert. Dit is niet toegestaan. In de uitwerking van het ontwerp is gezocht naar opties om dit minder toegankelijk te maken voor verkeer, maar dat is niet mogelijk omdat de trambaan ook berijdbaar moet blijven voor nood-hulpdiensten en werkverkeer.

Fiets-/voetgangersoversteek Czaar Peterstraat bij kruising Eerste Coehoornstraat (zie figuur 5)

Deze oversteek wordt vooral in de ochtendspits veel gebruikt door de buurt, maar ook wel door de dag heen, door schoolkinderen



Figuur 4: Beeld conflictobservatie bij de kruising Oostenburgergracht-Cruquiuskade.



Figuur 5: Beeld conflictobservatie bij fiets-voetgangersoversteek bij kruising Eerste Coehoornstraat.

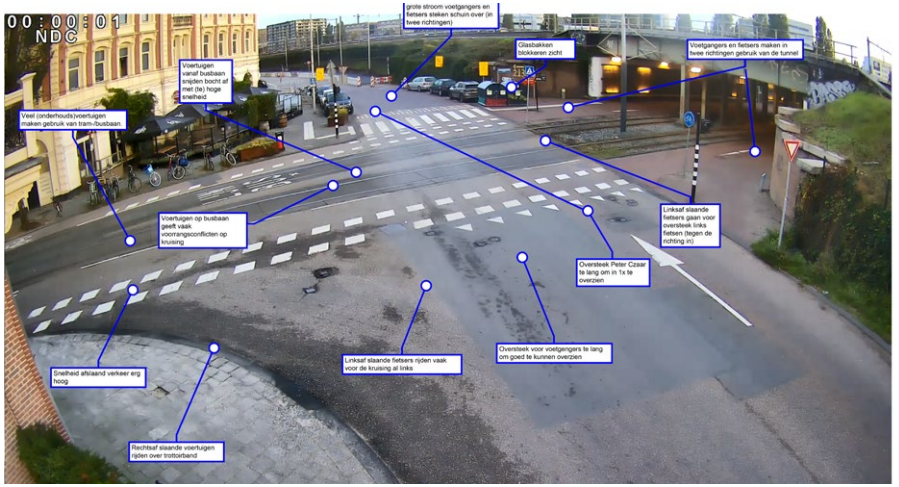
2 Resultaten onderzoek

die van en naar de Basisschool Oostelijke Eilanden in de Kraijenhoffstraat en de gymzaal in de sporthal Oostenburg lopen en fietsen. De oversteek is erg lang om in één keer te overzien, waardoor overstekers in de problemen kunnen komen. Het fietspad slingert achter de tramhalte Eerste Coehoornstraat langs, wat het zicht op aankomende fietsers wat belemmert. Fietsers steken vrij schuin de tramrails over, met risico op vallen. Op de rijbaan voor autoverkeer ligt een verkeersdrempel voor de kruising, die goed werkt. Aan het begin van de straat ontbreken laad-/losvoorzieningen, met als gevolg dat er regelmatig op de rijbaan wordt stilgestaan om te laden en lossen.

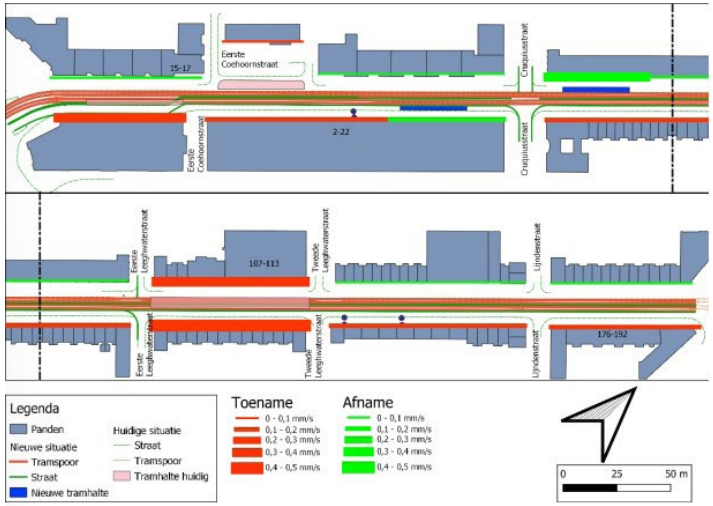
Kruising Czaar Peterstraat – Frans de Wollantstraat (zie figuur 6)
Op het kruispunt tussen de Czaar Peterstraat en de Frans de Wollantstraat komen vooral conflicten voor tussen auto en fiets. Er zijn heel veel verkeersbewegingen van de vele gemeentevoertuigen van de werf op Oostenburg. Ook is er sprake van afwijkende manoeuvres, bijvoorbeeld voertuigen die de trambaan oprijden.

Het kruisingsvlak is groot, de oversteek over de Czaar Peterstraat is voor sommige weggebruikers te lang om in één keer te overzien. Weggebruikers steken daarom schuin over of kruisen verschillende stromen stuk voor stuk en blokkeren daarmee vaak de kruising. Langere voertuigen blokkeren de strook achter zich bij het in fases oversteken van de Czaar Peterstraat.

Er is een grote stroom voetgangers en fietsers van en naar het spoorviaduct (Oostelijk Havengebied en tramhalte Rietlandpark), de voetgangers steken aan weerszijden van de trambaan de Frans de Wollantstraat over. Dit geeft vaak kleine conflicten bij het oversteken. De oversteekbaarheid voor voetgangers is slecht. De snelheid is op het kruisingsvlak wel redelijk laag. Voor gehandicapten zijn geen goede voorzieningen aanwezig.



Figuur 6: Beeld conflictobservatie bij de kruising met de Frans de Wollantstraat



Figuur 7: Toe- en afname trillingen na herinrichting van de straat

2 Resultaten onderzoek

2.3 Consequenties spoorverschuiving

Uitgangspunt is dat de trambaan ca. 0,50 meter verschoven wordt in oostelijke richting (richting de even zijde) om meer ruimte te maken voor de fiets, en ca. 0,50 meter breder wordt. Onderzocht is of verschuiving van de trambaan mogelijk consequenties voor de trilling- en geluidsniveaus in de Czaar Peterstraat en voor de ligging van kabels en leidingen heeft.

2.3.1 Onderzoek trillingen en geluid

Aan de hand van trilling- en geluidsmetingen en berekeningen is onderzocht wat de nieuwe situatie met verschoven OV-baan betekent voor de omliggende panden en bewoners.

Uit de analyse van de metingen volgt dat de trillingen in de straat gemiddeld in de categorie zeer laag vallen, niet tot nauwelijks voelbaar voor bewoners. In de nieuwe situatie, door het verschuiven van de trambaan en het autoverkeer, neemt het trillingsniveau wel iets toe, maar de voelbaarheid blijft nog steeds in de categorie zeer laag, niet tot nauwelijks voelbaar. Door het verschuiven van de trambaan in de toekomstige situatie zal het trillingsniveau met name ter plaatse van de nieuwe tramhalte afnemen en toenemen bij de huidige tramhaltes. De toename is een gevolg van de verschuiving van het spoor richting de bebouwing en de toename in rijsnelheid. In figuur 7 zijn de toe- en afnames weergegeven op een plattegrond.

Conclusie van de trillingsmeting is dat de trillingen in de straat door de wijziging in algemene zin afnemen, maar dat op enkele specifieke locaties een beperkte toename is te verwachten. De trillingen blijven echter nog steeds te classificeren als zeer laag (niet tot nauwelijks voelbaar).

Uit de analyse van de geluidsniveaus volgt dat over het algemeen het geluidsniveau in het projectgebied afneemt. De grootste verschillen in geluidsniveaus tussen de huidige en toekomstige situatie worden veroorzaakt door het verplaatsen van de haltes en niet door het verleggen van de trambaan en de weg. Waar de tramhaltes weggaan is enige afname van geluid. Bij de nieuwe halte is er enige toename van het geluidsniveau. De toe- en afname van geluid door het verplaatsen van de trambaan en het verplaatsen van het wegverkeer op de trambaan is minder onderscheidend, en hierdoor minder merkbaar. Het geluidsniveau zal rond de toekomstige tramhaltes toenemen (met max. 4dB(A)), op de locaties waar nu een tramhalte is zal het geluidsniveau afnemen (afname tot 7dB(A)). De geluidsniveaus blijven binnen aanvaardbare normen.

2.3.2 Onderzoek kabels en leidingen

Kabels en leidingen in de weg zijn 20 jaar geleden deels vernieuwd. Door het verschuiven van de trambaan moet onderzocht worden of dat consequenties heeft voor kabels en leidingen. Onder de huidige rijweg ligt een bundel 10kV elektrakabels. In juni 2023 zijn proefsleuven gegraven, uitkomst van dit onderzoek was dat de kabels niet in de weg liggen en niet verplaatst hoeven te worden voor de verschuiving van de trambaan.

Zoals altijd bij werkzaamheden waarbij de straat opnieuw wordt ingericht kunnen nutsbedrijven zelf ook aangeven of zij oude kabels- en leidingen willen vervangen. Die werkzaamheden worden dan ook tijdens de herinrichting uitgevoerd. Zowel Waternet als Liander gas en elektra hebben aangegeven delen van hun leidingennet te willen vernieuwen.

2 Resultaten onderzoek

2.4 Bomen en groen

Uitgangspunt is de huidige bomen in de straat zoveel mogelijk te behouden. In de Czaar Peterstraat zijn in de afgelopen jaren diverse bomen gekapt na stormschade of ziekte, omdat zij een veiligheidsrisico vormden. Er heeft nog geen herplant plaatsgevonden van de gekapte bomen, in afwachting van de herinrichting van de straat. Onderzoeken uit 2016 en 2017 hebben aangetoond dat veel bomen in de straat in slechte conditie zijn. Er is een blijvende wijziging van het grondwaterpeil sinds 2003, o.a. door een geplaatste damwand voor de nieuwbouw aan de kop van de Czaar Peterstraat. Tussen de Cruquiuskade en Cruquiusstraat zijn boomwortels onder water komen te staan en gaan rotten, in een deel van de boomwortels zit een vernietigende zwam. Dit proces van rot en schimmel is onomkeerbaar.

De bomen tussen de Cruquiusstraat en de Frans de Wollantstraat zijn in betere staat, maar ook hier is de conditie van veel bomen niet optimaal. In dit deel is de grondwaterspiegel juist wat verlaagd en het wortelpakket beschadigd door werkzaamheden en beperkte groeiplaatsomstandigheden. De mogelijkheden om de conditie van de bomen te verbeteren zijn zeer beperkt.

Eind 2023 is een bomen effect analyse uitgevoerd om aandachtspunten voor de uitvoering van de werkzaamheden mee te geven. Het rapport bevestigt dat een groot deel van de bomen in slechte toestand is. Tijdens de werkzaamheden zullen maatregelen genomen worden om de bomen en boomwortels te beschermen. Nog aanwezige stobbes van eerder gekapte bomen worden gerooid en waar eerder bomen stonden worden nieuwe bomen geplant, uitgezonderd op de plek van de nieuwe tramhalte. Voor de uitvoering van het project zullen vijf bomen worden gekapt: twee bomen staan op de positie van de toekomstige tramhalte en één boom op de hoek van de Cruquiusstraat bij de sportschool is in erg slechte conditie. Op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat worden twee kleine bomen gekapt die niet in het ontwerp passen. Ter compensatie worden nieuwe bomen op het pleintje en op een andere positie in de straat geplant.

2.5 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

In mei 2023 heeft het college de Uitvoeringsstandaard Openbare Ruimte (USTOR) vastgesteld. Vanuit het principe duurzaam, tenzij, dient herinrichting van een straat zoveel mogelijk te worden gekoppeld aan benodigd vervangingsonderhoud van de ‘assets’ wegen, bomen en bruggen. Als er geen urgentie is vanuit de onderhoudsstatus, wordt in een herinrichtingsproject een straat niet vanzelfsprekend meer van gevel tot gevel nieuw ingericht. Met de afdeling assetmanagement van Stedelijk Beheer is de onderhoudsprogrammering van de assets in de Czaar Peterstraat nader afgestemd. Het voetpad staat op de planning om te worden vervangen op korte termijn. Dit vervangingsonderhoud wordt in de herinrichting van de Czaar Peterstraat meegenomen, met als uitgangspunt dat tegels, fietsnietjes en ander straatmeubilair zoveel mogelijk hergebruikt worden.

Daarnaast wil de gemeente bij herinrichting en vervangingsonderhoud waar mogelijk klimaatadaptieve maatregelen meenemen. Herinrichting van een straat moet bijdragen aan de duurzaamheidsthema’s van de stad (klimaatadaptief en klimaatneutraal), tenzij dat om moverende redenen (budget, technische inpasbaarheid, planning) niet haalbaar is.

Om een beeld te krijgen van hoe ‘klimaatproof’ de Czaar Peterstraat is en welke kansen hier liggen, zijn in 2023 en 2024 ‘quickscans’ klimaatadaptatie uitgevoerd, een richtinggevende risico-inschatting met betrekking tot droogte, hitte, hemelwateroverlast en overstromingen. Uit de quickscans komt naar voren dat

2 Resultaten onderzoek

er een risico op grote hemelwateroverlast is in de buurt bij een extreme bui.[1]

In de quickscans wordt het volgende advies gegeven, waar onderstaande opvolging aan is gegeven:

1. Verhinder de afstroming van hemelwater naar de zijstraten door middel van een fysieke drempel in het maaiveldontwerp voor de straat.
2. Onderzoek of het gemengde rioolstelsel kan worden vervangen door een gescheiden stelsel, waarbij neerslag wordt opgevangen in een aparte hemelwaterafvoer in plaats van in het vuilwater riool. Hierdoor wordt het vuilwaterriool ontlast en komt minder druk op de putten waaruit water omhoog kan komen bij extreme neerslag.
3. Onderzoek de mogelijkheid om een waterberging onder de straat te creëren, en zo het riool te ontlasten.

- Het aanbrengen van een fysieke drempel is opgenomen in het maaiveldontwerp voor de Czaar Peterstraat, in de vorm van stoepbanden en inritconstructies in de zijstraten die hier op aansluiten. Ook worden er groenvakken met beplanting aangebracht, waar water in kan infiltreren zodat er minder water op straat blijft staan. Op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat wordt het grootste deel van de tegelverharding vervangen door groenperken met bomen en andere beplanting. Hierdoor blijft er nog amper water staan op het pleintje bij een extreme bui (zie paragraaf 2.5.1).
- In de Czaar Peterbuurt ligt in alle straten een gemengd rioolstelsel, waarbij het regenwater via de straatkolken wordt opgevangen in het vuilwaterriool waar ook de woningen op aangesloten zijn. Bij extreme buien bestaat de kans dat het riool dit water niet kan verwerken, en via putten in de straat omhoog komt als de druk te hoog wordt. Waternet heeft aangegeven dat in de Czaar Peterstraat door gebrek aan ruimte in de ondergrond geen gescheiden riool kan worden aangelegd.
- Gekeken is naar de mogelijkheid een waterberging aan te leggen onder de straat, waar regenwater in opgevangen zou kunnen worden. Door de vele kabels en leidingen in de ondergrond en het hoge grondwaterpeil in een groot deel van de straat, is het beschikbare volume voor een waterberging onder de Czaar Peterstraat beperkt. Ook is onzeker of realisatie van een berging haalbaar is. Om hier een goede afweging in te kunnen maken is nader onderzocht of een waterberging een significante bijdrage zou leveren aan het klimaatbestendig of 'rainproof' maken van de straat. Conclusie van dit onderzoek was dat het effect van een waterberging in de Czaar Peterstraat gering is en andere rainproof maatregelen meer effect hebben (zie paragraaf 2.5.1). Er wordt daarom geen waterberging onder (een deel van) de Czaar Peterstraat aangelegd.

2.5.1 Onderzoek rainproof maatregelen

Omdat uit de quickscans naar voren kwam dat er sprake is van waterproblematiek in de hele buurt, en water altijd het laagste punt zoekt, is het weinig zinvol de Czaar Peterstraat afzonderlijk te beschouwen. Gekeken is naar de verdere onderhoudsprogrammering in het gebied en opties voor rainproof maatregelen. In de programmering van Waternet en de afdeling Stedelijk Beheer van Verkeer en Openbare Ruimte staat voor de Blankenstraat (parallel aan de Czaar Peterstraat) vervangingsonderhoud gepland in 2027/2028. Waternet legt hier een gescheiden rioolstelsel aan. De nieuwe hemelwaterafvoer wordt aangesloten op afwateringsbuizen die via de Cruquiusstraat

1 Hierbij wordt uitgegaan van buien van >= 70 mm neerslag in 1 uur, wat naar verwachting eens in de 100 jaar voorkomt). De overlast wordt als te groot of niet acceptabel gezien als er water tegen de gevels blijft staan en er meer dan 25 cm water op de rijbaan staat, want verkeer (nood- en hulpdiensten), kan daar dan niet meer goed rijden.

2 Resultaten onderzoek

en Tweede Leeghwaterstraat uitkomen op de Oostenburgergracht. Hemelwater uit de buurt watert dan af op de Oostenburgergracht. Op de langere termijn wordt bekeken of en hoe dit in de onderhoudsprogrammering in de andere straten meegenomen kan worden.

Vervolgens is een integraal vervolgonderzoek uitgevoerd naar het effect van combinaties van rainproof maatregelen. Verschillende situaties zijn met elkaar vergeleken: extreme neerslag in de huidige situatie, extreme neerslag in de nieuwe situatie na herinrichting van de Czaar Peterstraat, en in de nieuwe situatie na aanpassing (afkoppeling) van het rioolstelsel in de Blankenstraat. Ook is een inschatting gemaakt van het effect als ook in de Conradstraat en/of Kraijenhoffstraat het riool afgekoppeld wordt.

Conclusies uit het modelleringsonderzoek zijn:

- Bij extreme buien is het risico op wateroverlast groot. De overlast is het grootst in de Conradstraat, omdat het maaiveld in deze straat veel lager ligt dan de omgeving.
- Door de herprofilering van de Czaar Peterstraat blijft door de infiltratievakken (groenvakken) en betere profilering minder water op straat staan. Het vergroenen van het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat heeft het grootste aandeel in de vermindering van de overlast, hier blijft geen water meer staan. De herprofilering heeft weinig invloed op de wateroverlast in andere straten in de buurt.
- De al geplande afkoppeling van het rioolstelsel in de Blankenstraat is een aanzienlijke verbetering voor de Blankenstraat.
- Door de diameter van de hemelwaterafvoer naar de Oostenburgergracht groter te maken dan gepland, en meer straatkolken hier op aan te sluiten, stroomt volgens de modellering veel meer water af naar de Oostenburgergracht, waardoor de wateroverlast duidelijk vermindert.
- Indien ook in de Kraijenhoffstraat en vooral in de Conradstraat de hemelwaterafvoer afgekoppeld wordt van het riool, is er vrijwel geen wateroverlastprobleem meer in de buurt bij extreme neerslag. In de Conradstraat zou een aanvullende waterberging onder deze straat nog extra effect hebben. Hierbij wordt dan uitgegaan van grotere diameter van de hemelwaterafvoerbuizen.
- Er van uitgaande dat in de Blankenstraat en (op termijn) in de Conradstraat en Kraijenhoffstraat een gescheiden hemelwaterafvoer wordt aangelegd, geeft de aanleg van een waterberging onder (een gedeelte van) de trambaan in de Czaar Peterstraat, vrijwel geen aanvullend effect op de wateroverlast in de buurt en is daarmee geen zinvolle investering. Het vergroten van de diameter van de hemelwaterafvoerbuizen heeft veel meer effect op het verminderen van de overlast.

Tijdens de herinrichting van de Czaar Peterstraat worden alvast hemelwaterafvoerbuizen met grotere diameter onder de trambaan door naar de zijstraten aangelegd. Andere maatregelen vallen buiten de scope van dit project.



Foto 2: Terras en fietsen op het trottoir

3 Toelichting op het ontwerp

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het definitief ontwerp voor de Czaar Peterstraat. De toelichting is geordend naar de doelstellingen die in de Nota van Uitgangspunten zijn bepaald voor de Czaar Peterstraat: verbeteren doorstroming openbaar vervoer (meer ruimte voor openbaar vervoer), meer ruimte creëren voor de fietsers en verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast willen we de voetgangersruimte en leefkwaliteit waar mogelijk verbeteren, vergroenen waar mogelijk en oog hebben voor duurzaamheid.

Het definitief ontwerp is opgenomen in bijlage I. Voor de herinrichting geldt dat alle materialisering voldoet aan de voorgeschreven materialen in handboek Puccini. Daarom wordt in de ontwerptoelichting dit niet nog extra omschreven. Uitgangspunt bij de inrichting is hergebruik van de fietsnietjes, straattegels en prullenbakken.

3.1 Wat verandert er?

Het maaiveld tussen de twee rijen bomen wordt opnieuw ingericht. Omdat het uitgangspunt is dat de bomenlaan behouden blijft, blijft het trottoir in het grootste deel van de straat op huidige breedte. Aan het begin van de straat, komend vanaf de kruising met de Oostenburgergracht en Cruquiuskade, komt er meer ruimte voor een breder trottoir en groen. Ook op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat komt door het weghalen van de tramhalte en parkeerplekken veel meer ruimte voor voetgangers en groen. Ter hoogte van de Cruquiusstraat komt een nieuwe, toegankelijke tramhalte. In beide richtingen ligt het perron vóór de kruising met de Cruquiusstraat.

De projectgrens loopt vanaf de kruising met de Oostenburgergracht en Cruquiuskade tot aan het spoorwegviaduct van Prorail. De kruising Oostenburgergracht – Dageraadsbrug – Cruquiuskade is rond 2018 heringericht en veiliger gemaakt, deze wordt niet aangepakt. De enige wijziging hier is het invoegen van autoverkeer op de trambaan aan het begin van de Czaar Peterstraat. De overige kruisingen in de straat worden wel opnieuw ingericht, inclusief de kruising met de Frans de Wollantstraat.

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.

3.2 Meer ruimte voor het openbaar vervoer

Strengelspoor en trambaan

Het strengelspoor tussen de Eerste en Tweede Leeghwaterstraat wordt vervangen door twee sporen. Dat zorgt voor verbeterde doorstroming en hogere betrouwbaarheid van het tramverkeer op de hele route van tramlijn 7, minder slijtage en onderhoudskosten aan de trambaan en minder geluidsoverlast voor de omwonenden.

De trambaan wordt circa 0,50 m opgeschoven naar de oostzijde van de straat om meer ruimte te maken voor de fiets (zie paragraaf 3.3). Omdat na de herinrichting gemotoriseerd verkeer in één richting meerijdt over de trambaan (stad-uit, richting Frans de Wollantstraat), wordt de nieuwe trambaan breder dan de huidige. De huidige trambaan is 5,90 m, dit wordt 6,30 m. Dit is ook breed genoeg voor nood- en hulpdiensten om een tram in andere richting te kunnen passeren.

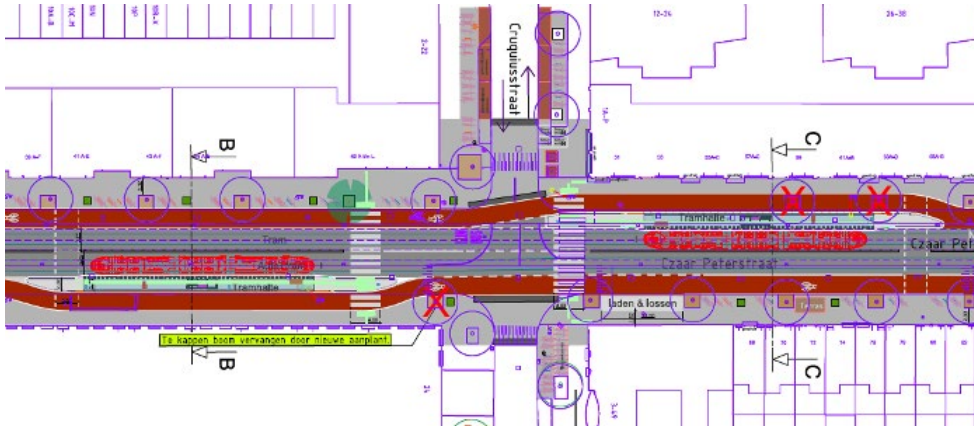
De trambaan wordt niet verhoogd aangelegd, maar komt op gelijk niveau met de fietsstroken aan beide zijden van de trambaan. In paragraaf 3.3 wordt hier verder op ingegaan.

Halte Cruquiusstraat

De tramhaltes Eerste Coehoornstraat en Eerste Leeghwaterstraat worden samengevoegd tot één nieuwe, toegankelijke halte bij de kruising Cruquiusstraat (zie ook paragraaf 2.1). In verband met

3 Toelichting op het ontwerp

de beperkte ruimte in de straat komen de halteperrons diagonaal tegenover elkaar te liggen, ook wel bajonetligging genoemd (zie figuur 8). Bijkomend voordeel van de halteligging vòòr de kruising is dat de tram uit stilstand vanaf de halte met lage snelheid de kruising oversteekt. Om te voorkomen dat autoverkeer een stilstaande tram inhaalt bij de halte, wordt er een verhoogde band aangebracht tussen de tramsporen.



Figuur 8: ligging nieuwe tramhalte Cruquiusstraat, in beide richtingen het halteperron voor de kruising met de Cruquiusstraat

Toegankelijke halte

De halteperrons zijn 31 m lang. Het halteperron stad-in (richting Hoogte Kadijk) is 2,40 m breed, het perron stad-uit (richting Frans de Wollantstraat) is 2,30 m breed, voldoende breed om een draai met een rolstoel te kunnen maken. Deze breedtes volstaan volgens het GVB voor het verwachtte aantal reizigers vanuit de Czaar Peterbuurt en Oostenburg. Het perron van de halte stad-in is breder, omdat met name in de ochtendspits het verwachte aantal instappers op deze halte groter is.

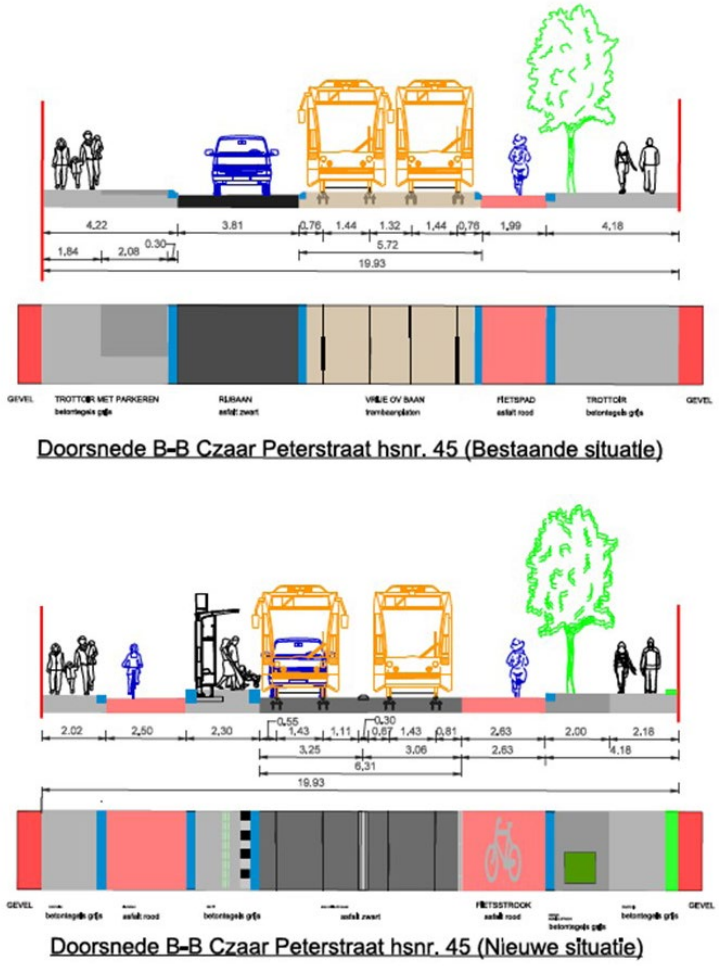
De halte stad-in komt ter hoogte van inloophuis Czaar51, een bedrijfsruimte en woningbouw daarboven. De halte stad-uit komt voor een sportschool te liggen, met woningen erboven. Uit de consultatie kwam vanuit de buurt de wens naar voren om het haltemeubilair en abri's zoveel mogelijk ter hoogte van 'blinde' muren te plaatsen, om zoveel mogelijk vrij zicht te houden op de weg en te voorkomen dat wachtende reizigers naar binnen turen. Hier is rekening mee gehouden bij de inrichting van de halte.

Direct achter de perrons ligt het fietspad. Tussen het perron en het fietspad komt een dubbele band om het hoogteverschil op te vangen. Aan weerszijden van de kruising met de Cruquiusstraat komt aan de kop van het perron een zebrapad. Vanaf de zebrapaden lopen geleidenlijnen naar de abri's op de perrons. De halte stad-uit ligt iets verder van de kruising, zodat verkeer uit te zijstraat beter zicht heeft op aankomend fietsverkeer.

Om de halte stad-in aan te kunnen leggen, moeten 2 bomen gekapt worden. Ook kan er op deze plek geen herplant plaatsvinden voor 2 bomen die jaren geleden al gekapt zijn. Door de aanleg van de halte stad-uit kunnen 4 bomen die hier al eerder gekapt zijn, niet herplant worden. Compensatie van deze bomen vindt deels plaats in het projectgebied, daarnaast wordt ook onderzocht of er mogelijkheden zijn in de groenstrook langs de Sarphatistraat. Uit het bomenonderzoek uit 2023 is het advies gekomen om de boom op de hoek van de Cruquiusstraat preventief te kappen gelet op de conditie van de boom. Deze boom zal worden vervangen door een nieuwe boom. Zie ook paragraaf 2.4.

In figuur 9 is een dwarsprofiel opgenomen van de Czaar Peterstraat ter hoogte van de nieuwe halte op de Cruquiusstraat. Daarbij is ook aangegeven welke materialen er zullen worden toegepast.

3 Toelichting op het ontwerp



Figuur 9: Doorsnede bestaande situatie en nieuwe situatie ter hoogte van de nieuwe tramhalte Cruquiusstraat (stad-uit)

3.3 Meer ruimte voor de fiets

Bredere fietsstroken

De Czaar Peterstraat is onderdeel van het Plusnet Fiets. In de richting stad-uit (richting Frans de Wollantstraat) rijdt de fiets nu mee op de rijbaan met het gemotoriseerd éénrichtingsverkeer. Het fietspad stad-in (richting Hoogte Kadijk) is circa 2,00 m breed. In het ontwerp voor de herinrichting wordt de trambaan circa 0,50 m oostwaarts opgeschoven en rijdt gemotoriseerd verkeer in één richting mee over de trambaan. Hierdoor ontstaat aan beide zijden van de trambaan ruimte voor een fietsstrook van 2,50 meter (door restruimte soms wat breder). De fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt en op gelijk niveau met de trambaan aangebracht. In figuur 10 is een dwarsprofiel opgenomen van de Czaar Peterstraat, waarin ook is aangegeven welke materialen er zullen worden toegepast.

De afwezigheid van hoogteverschillen tussen de trambaan en fietsstroken maakt het gebruik meer flexibel en biedt indien nodig voor de verkeersdeelnemers uitwijkmogelijkheden.
In de richting stad-in wordt een doorgetrokken streep aangebracht, omdat in deze richting geen gemotoriseerd verkeer meerijdt over de trambaan (uitgezonderd ontheffinghouders zoals veegwagens van de gemeentewerf als zij werkzaamheden in de straat uitvoeren). Tussen de trambaan en de fietsstrook stad-uit wordt een onderbroken streep aangebracht, omdat auto's bij parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen moeten kunnen in- en uitrijden.
Mocht het voorkomen dat de fietsstrook gestremd is door een wachtende of inparkerende auto, kunnen fietsers uitwijken naar de trambaan en gebruik maken van de (zwarte asfalt-) strook naast het tramspoor. Door het ontbreken van hoogteverschil gaat dat makkelijk, al moet men wel uitkijken voor achteropkomend (tram) verkeer en de tramrails.

3 Toelichting op het ontwerp

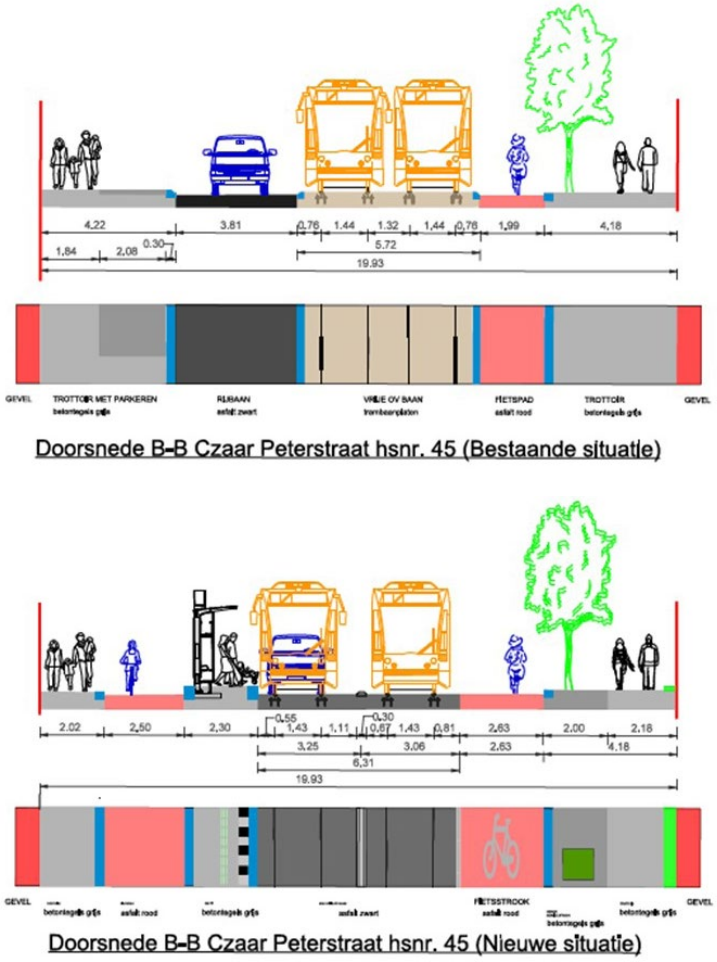
Ter hoogte van de kruisingen in de straat worden uiteraard aan beide zijden van de straat onderbroken strepen aangebracht in verband met het in-en uitrijden van de zijstraten.

Fietspad langs tramhalte Cruquiusstraat

Ter hoogte van de halteperrons bij de nieuwe tramhalte buigt het fietspad om het brede perron heen naar het trottoir. Het fietspad ligt hier ter hoogte van de bomenstrook. Tussen het fietspad en de gevel blijft een doorloopruimte van 2,00 meter gehandhaafd. Het hoogteverschil tussen het fietspad en trottoir bedraagt maximaal 7 cm. Het halteperron is hoog, zodat trampassagiers gelijkvloerse in-/uitstap hebben. Langs het perron wordt een dubbele band aangebracht, een op perronhoogte en een lagere, zodat het hoogteverschil met het fietspad hier ook 7 cm bedraagt.

Fietsparkeren

Uit tellingen van Programma Fiets blijkt een grote behoefte aan extra fietsparkeerplekken in de straat. In de straat zijn nu 522 fietsparkeerplekken. Conform Handboek Puccini Rood (te hanteren materialen) staan er fietsnietjes van 90 cm. De huidige fietsnietjes worden hergebruikt en er worden nietjes bijgeplaatst op die plekken waar het volgens de tellingen het meest nodig is, zodat er geen losse fietsen tegen bomen of gevel geplaatst worden. Ook in de zijstraten worden nietjes bijgeplaatst. In totaal zijn er circa 110 extra nietjes voorzien, 220 extra plekken (een uitbreiding van de parkeercapaciteit van ca.40%). De fietsnietjes worden schuin neergezet, voor optimale doorloopruimte op het trottoir.



Figuur 10: Doorsnede bestaande en nieuwe situatie: verschoven trambaan, aan weerszijde brede fietsstroken

3 Toelichting op het ontwerp

3.4 Meer ruimte voor de voetganger

Vrije doorloopruimte
In de bestaande situatie staan vooral tussen de Cruquiusstraat en Frans de Wollantstraat veel obstakels op het trottoir: plantenbakken, fietsnietjes, los geparkeerde fietsen, en bij een aantal horecazaken een terras. Ook staan er op plekken waar in afgelopen jaren bomen zijn geveld door storm of ziekte, veel losse bloempotten. Aan de even zijde van de straat liggen tussen de bomen ook laad-/losplekken en parkeerplekken. Er zijn enkele smalle geveltuintjes aangebracht in de straat.

Het trottoir is aan vervanging toe, dit wordt meegenomen in de herinrichtingsopgave. De tegels worden zoveel mogelijk hergebruikt. Door behoud van de bomen blijft het trottoir even breed. Aan de kop van de straat, bij het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat en om de hoek in de Frans de Wollantstraat wordt het trottoir breder. Uitgangspunt is, waar mogelijk een vrije doorloopruimte van minimaal 2,00 m te kunnen realiseren. Dit lukt niet ter hoogte van de laad- en losplekken en parkeerhavens en terrassen. De doorloopbreedte op het trottoir varieert tussen 1,60 m (ter hoogte van enkele bomen en terrassen), 1,80 m (ter hoogte van laad-/losplaatsen en parkeerplekken) en 2,60 m. In de nieuwe situatie komen de plantenbakken, fietsnietjes en terrassen terug in de bomenstrook langs de rand van het trottoir, maar dan meer geordend, ten gunste van meer doorloopruimte. Vergunde terrassen behouden in het ontwerp hun plek tussen de bomen, om zoveel mogelijk vrije doorloopruimte op het trottoir te houden. Het toetsteam heeft geadviseerd om de terrassen dichter tegen de rand van het fietspad uit te lijnen om het straatbeeld nog rustiger te maken (zie hoofdstuk 5). Echter in de vergunningen staat dat de terrassen ca. 50 cm vrije ruimte moeten aanhouden vanaf de straatband vanuit veiligheid, om te voorkomen dat langsrijdend (brom-)fietsverkeer in aanraking komt met bezoekers op een terras.

De grote plantenbakken, in eigendom en beheer bij de ondernemersvereniging, komen terug in de bomenstrook, soms wel op een andere plek. En tenslotte worden op plekken waar bomen vanwege ziekte of stormschade/veiligheid omgekapt zijn, nieuwe bomen geplant.

Lege ruimte op trottoirs
Naast parkeerplekken, laad-/loshavens, terrassen, fietsparkeren en groen, zijn er ook ‘lege’ plekken op het trottoir. Vanuit de buurt is het verzoek gekomen wat open plekken te maken tussen de eerder voorziene lange rijen fietsnietjes (in het voorlopig ontwerp), om de straat over te kunnen steken en fietsers gelegenheid te geven af te stappen en winkels te bezoeken. Daarnaast blijkt uit ervaring elders op de Binnenring dat er ook ruimte nodig is voor het incidenteel laden en lossen van zware spullen, ramen wassen of onderhoudswerk met steigers.

3.5 Verbeteren verkeersveiligheid

In de consultatieperiode over de uitgangspunten zijn uit de buurt veel reacties gekomen over de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en onduidelijke voorrangssituatie in de Czaar Peterstraat bij kruisingen met dwarsstraten. Vooral bij de oversteek tussen het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat en de Cornelis Vermuydenstraat (mede vanwege schoolgaande kinderen) en de oversteek bij de Frans de Wollantstraat. Een uitgebreid verkeersonderzoek met conflictanalyse voor de kruispunten met de Oostenburgergracht, de Eerste Coehoornstraat en de Frans de Wollantstraat heeft voldoende informatie opgeleverd om het verkeersontwerp voor de straat veiliger en duidelijker in te richten (zie hoofdstuk 2).

De buurt moet bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer, maar omdat gemotoriseerd verkeer in één richting over de trambaan gaat rijden, is naar mogelijkheden gekeken om de straat autoluwer te maken, wat ook bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

3 Toelichting op het ontwerp

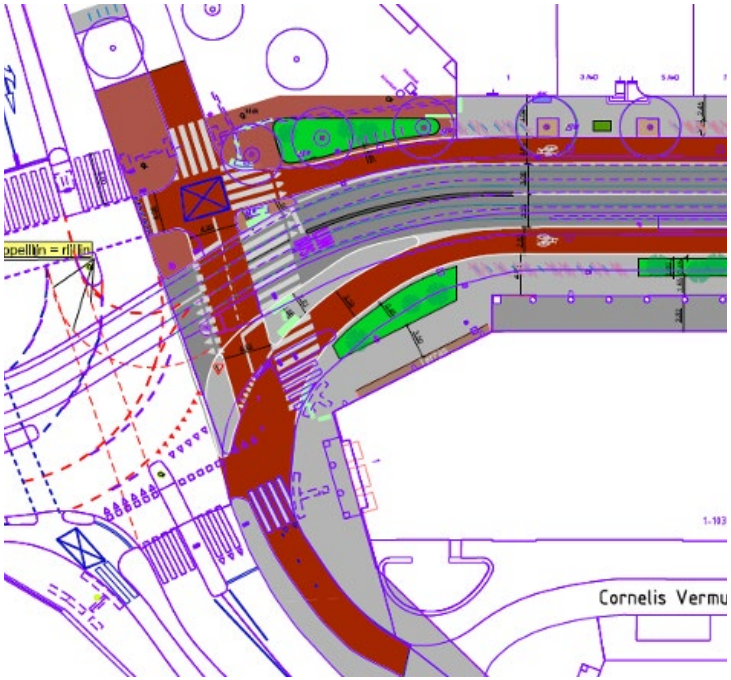
Veel aandacht is besteed aan de vraag waar auto's het beste de trambaan op geleid kunnen worden (zie 3.5.1). Daarnaast moet autoverkeer vanaf de trambaan veilig over de fietsstrook naar de laad-/loshaven en parkeerplekken rijden, en moet voorkomen worden dat er op de fietsstrook stilgestaan wordt. Laden/lossen (bevoorrading winkels, pakketbezorgers aan bewoners en bedrijven) gebeurt al vooral buiten de spits, ook 's avonds. Met het stadsdeel wordt nog bekeken of de huidige venstertijden voor laden/lossen hierop aangepast moeten worden. Tenslotte is gekeken naar verduidelijking van de voorrangssituatie bij de zijstraten en kruisingen.

3.5.1 Wijziging voorrangssituatie

In de Czaar Peterstraat, zijstraten en parallelstraten geldt een maximale snelheid van 30 km/uur voor al het verkeer. De zijstraten zijn ingericht met klinkerverharding, op de Czaar Peterstraat ligt asfaltverharding. In de huidige situatie heeft verkeer van rechts voorrang, maar dit is niet voor alle verkeersdeelnemers duidelijk. De voorrangssituatie wordt gewijzigd: het verkeer op de Czaar Peterstraat krijgt voorrang op de zijstraten. Dit is ook logischer gezien de aanwezigheid van de tram en de drukke fietsroute. Dit wordt verduidelijkt met doorlopende trottoirs en inritconstructies. De inritconstructies hebben tevens een functie als 'rainproof' maatregel, doordat ze de afstroming van hemelwater naar de zijstraten verminderen (zie hoofdstuk 2.5).

3.5.2 Nieuwe verkeerssituatie kruising Oostenburgergracht Cruquiuskade

De Czaar Peterstraat blijft toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer in de richting 'stad-uit'. Het autoverkeer rijdt in de huidige situatie op de rijbaan naast de trambaan de Czaar Peterstraat in. Omdat het autoverkeer gaat meerijden over de trambaan willen we dit beperken tot bestemmingsverkeer. Door de 'uitnodigende rijbaan' weg te halen, een slinger in de route aan te leggen, en 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.



Figuur 11: Uitsnede kruising Oostenburgergracht-Cruquiuskade-Czaar Peterstraat, auto over de trambaan in Czaar Peterstraat

In figuur 11 is een uitsnede te zien van de kruising. In rode stippellijn is de rijlijn aangegeven voor autoverkeer komend vanaf de Oostenburgergracht of de Dageraadsbrug. Autoverkeer komt direct na het kuispunt via een bocht op de trambaan, niet uitnodigend voor doorgaand verkeer.

3 Toelichting op het ontwerp

Om te voorkomen dat auto's het fietspad oprijden en om de fietsers beter af te schermen zijn de heuvels of eilandjes langs het fietspad verlengd. 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). Aan het begin van de Czaar Peterstraat, vanaf de Oostenburgergracht, zijn aan de oneven zijde op verzoek van bewoners extra nietjes en plantvakken aangebracht om te voorkomen dat fietsers over het trottoir gaan rijden.

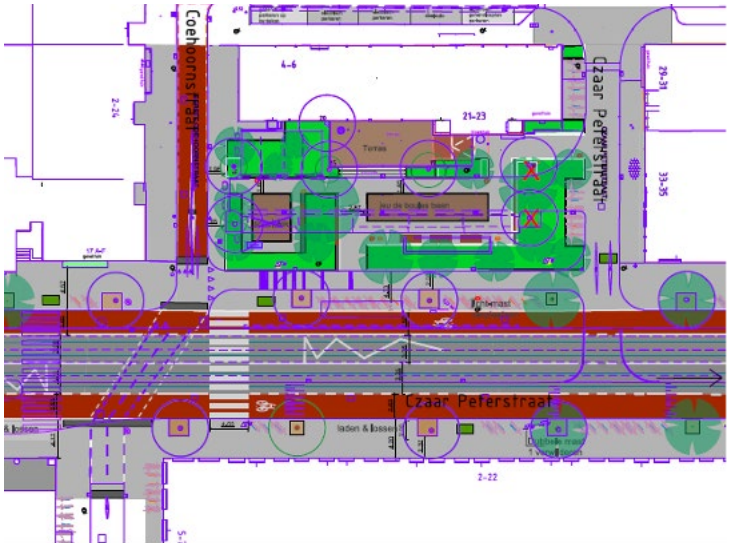
Door autoverkeer meteen aan het begin van de straat via de trambaan te leiden, kan de opstelruimte voor fietsers die de Czaar Peterstraat rechtdoor willen oversteken richting Oostenburgergracht worden geoptimaliseerd. De verkeerslichten op de kruising blijven in werking tot en met de laatste tram.
Er komt meer ruimte bij voor voetgangers voor het gebouw Katharina met het terras op de hoek en er is plaats voor extra groen. De groene plantvakken aan het begin van de straat maken de straat ook minder logisch of uitnodigend voor doorgaand autoverkeer, omdat de Czaar Peterstraat meer een uitstraling als verblijfgebied krijgt.

3.5.3 Nieuwe situatie oversteek bij pleintje Eerste Coehoornstraat

Bij het pleintje Eerste Coehoornstraat steken dagelijks vele fietsers en voetgangers de Czaar Peterstraat over naar de Cornelis Vermuydenstraat. Veel schoolkinderen steken hier over van en naar de school in de Kraijenhoffstraat en sporthal Oostenburg. Ook steken hier veel mensen over naar de winkels en horeca op de kop van de Czaar Peterstraat.

In de nieuwe inrichting (zie figuur 12) verdwijnt de tramhalte Eerste Coehoornstraat. Fietsers maken hierdoor geen haakse bochten meer zoals in de huidige situatie, achter de halte langs.

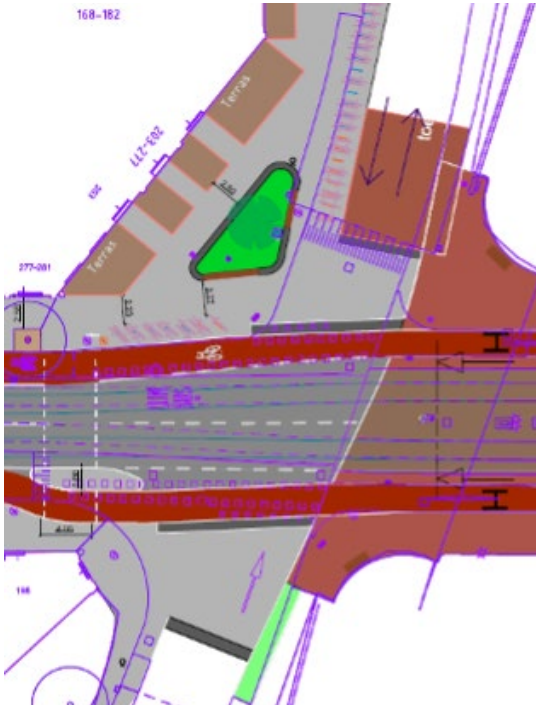
De fietsroute vanuit de zijstraat sluit recht aan op de Czaar Peterstraat. Het overzicht op deze plek wordt hiermee veel beter. In de nieuwe situatie wordt met doorlopende trottoirs en inritconstructies duidelijk aangegeven dat de Czaar Peterstraat de voorrangsroute is. Evenals in de huidige situatie wordt met kanalisatiestrepen de fietsoversteek naar de Cornelis Vermuydenstraat aangegeven.
Het zebrapad blijft gehandhaafd omdat deze aansluit op een belangrijke looproute voor schoolkinderen, maar wordt verplaatst in noordelijke richting. Daardoor sluit de zebra beter aan op het pleintje en de zorginstellingen. De markering met bliksemschichten op de trambaan wordt op verzoek van bewoners aangebracht, voor extra attentie en om te zorgen dat verkeer snelheid mindert voor de zebra.



Figuur 12: Uitsnede kruising pleintje Eerste Coehoornstraat – Czaar Peterstraat – Cornelis Vermuydenstraat

3.5.4 Nieuwe situatie kruising Frans de Wollantstraat

Door de komst van de nieuwe woonwijk op Oostenburg is de drukte op de kruising Czaar Peterstraat – Frans de Wollantstraat toegenomen. Autoverkeer van en naar Oostenburg rijdt via de Frans de Wollantstraat. Tot zeker eind 2026 rijdt hier vooral veel bouwverkeer, betrokken bij de woningbouw of werkzaamheden van ProRail, dat bezig is met aanpassing van het spooremplacement. Ook steken hier veel voetgangers en fietsers de Frans de Wollantstraat over, via het spoorviaduct van en naar het Oostelijk Havengebied en de tramhalte Rietlandpark.



Figuur 13: Uitsnede kruising Czaar Peterstraat – Frans de Wollantstraat

In het nieuwe ontwerp wordt de Frans de Wollantstraat smaller, en daarmee het kruisingsvlak overzichtelijker (zie figuur 13). De 3 parkeerplaatsen aan de kant van café Czaar worden opgeheven, zodat de stoep breder wordt, met meer ruimte voor een groot groenvak, fietsparkeren en meer doorloopruimte. De doorlopende trottoirs met inritconstructie geven duidelijk aan dat het verkeer op de Czaar Peterstraat voorrang heeft. De knipperbollen, die het verkeer moeten attenderen op aankomende trams vanuit de onderdoorgang (het spoorviaduct) blijven behouden.

Het verbeteren van de voetgangersoversteek over de Czaar Peterstraat van en naar de Frans de Wollantstraat is vanuit bewoners als aandachtspunt meegegeven. Dit is in het ontwerp verwerkt door het aanbrengen van kanalisatiestrepen en een extra steunpunt voor overstekende voetgangers over de Czaar Peterstraat.

In combinatie met de aanpassingen die we gaan doen (zoals de voorrangssituatie verduidelijken, aanbrengen van inritconstructies en het versmallen van de aansluiting van de Frans de Wollantstraat op de Czaar Peterstraat) is er dus niet gekozen voor het aanbrengen van een zebrapad. Dit zou ook niet overeenkomen met het afsprakenkader dat in samenspraak met de vervoerspartijen is opgesteld over een toepassing van een zebrapad (alleen bij haltes en in een aantal uitzonderlijke gevallen), aangezien een zebrapad ook effect heeft op het vlot kunnen doorstromen van de tram.

De laatste parkeerplaats voor de hoek in de Czaar Peterstraat is een gehandicaptenparkeerplaats. Deze wordt in de nieuwe situatie één plek naar voren gehaald, waar nu een laad-/losplek zit, en de parkeerplaats op de hoek vervalt, zodat weggebruikers beter overzicht hebben op het aankomend verkeer op de kruising.

3 Toelichting op het ontwerp

3.6 Maatregelen voor autoverkeer

Wijzigingen autoverkeer, laden-/lossen

Om de (winkel)straat en de buurt bereikbaar te houden blijft de Czaar Peterstraat voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk in de richting 'stad-uit'. Het autoverkeer wordt vanaf het begin van de Czaar Peterstraat over de trambaan geleid (zie 3.5.1). Met bebording wordt doorgaand verkeer via de Cruquiuskade geleid. Aan het begin van de straat komt een hoogtebegrenzer, die nu verder in de straat boven de rijbaan hangt, omdat het verkeer direct op de trambaan geleid wordt en onder de bovenleidingen door moet rijden. Er geldt al een inrijverbod voor vrachtwagens (C7 bord), dit blijft zo in de nieuwe situatie. Op de Frans de Wollantstraat blijft de hoogtebegrenzer gehandhaafd, om het verkeer naar Oostenburg te attenderen op de bovenleiding boven de trambaan. Dit wordt opgenomen in het verkeersbesluit.

Auto's kunnen via de fietsstrook naar een parkeerplek of laad-/loshaven komen. Er worden 4 extra laad-/losplekken gemaakt, om te voorkomen dat pakketbezorgers of bevoorraders van winkels op de fietsstrook gaan staan en daar fietsers hinderen. Er wordt hiervoor 1 reguliere parkeerplek omgezet in laad-/losplek, die buiten venstertijden als parkeerplek gebruikt kan worden. Na de herinrichting is bij elk huizenblok 1 laad-/losplek aanwezig en bij langere blokken 2, in totaal 7.
De maatvoering van de plekken is 2,10 meter breed, de lengte varieert tussen de 9,40 en 12 meter, afhankelijk van de beschikbare ruimte. De parkeerplekken en laad-/loshavens worden in hetzelfde materiaal als het trottoir uitgevoerd (grijs 30x30), met witte markering er omheen (halve witte tegel, aan de binnenzijde van de vakken).

Op de Czaar Peterstraat gelden in de huidige situatie venstertijden op de laad-/losplekken, dat mag tussen 07.00 en 19.00 uur (alleen op de laad-/losplek aan het eind van de straat tussen 08:00-16:00 uur). Dit tijdvak is in overleg met de ondernemers in 2017 vastgesteld. Buiten venstertijden kunnen deze plekken als parkeerplek gebruikt worden. Uit het verkeersonderzoek (zie hoofdstuk 2) blijkt dat de meeste laad-losbewegingen tussen 07:00-19:00 uur plaatsvinden (de helft tussen 10:00-15:00 u). Een deel van de bezorgers komt na 19:00 uur, dat zullen deels pakketten voor particulieren zijn, die moeten ook gebruik kunnen maken van de aangewezen losplekken. Mogelijk worden de venstertijden in overleg met de ondernemersvereniging verruimd.

Parkeerplaatsen (regulier en speciale plekken)

De parkeerplekken tussen de Tweede Leeghwaterstraat en de Frans de Wollantstraat komen terug in de bomenstrook.
De algemene gehandicaptenparkeerplaats vlak voor de kruising Frans de Wollantstraat is verschoven, om het in- en uitrijden te vergemakkelijken. De laatste parkeerplaats voor de kruising wordt opgeheven vanwege beter zicht op de kruising.
De parkeerstrook in de Frans de Wollantstraat langs café Czaar vervalt, ten gunste van een breder trottoir, met meer doorloopruimte en fietsparkeerplekken. De 3 parkeerplekken worden opgeheven, zie ook paragraaf 3.5.4.

Het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat wordt mede op verzoek van bewoners en ondernemers ingericht als verblijfsplek met veel groen (zie ook figuur 12). De huidige 4 reguliere parkeerplekken worden opgeheven, de 5 speciale parkeerplekken worden verplaatst naar de Conradstraat (één gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, een algemene gehandicaptenparkeerplaats, twee elektrische laadplekken en een autodate plek). In de Conradstraat worden hiervoor 5 parkeerplekken opgeheven.

In totaal worden er 13 parkeerplekken opgeheven en 1 parkeerplek wordt tijdens venstertijd een laad-/losplek, buiten venstertijd blijft het een parkeerplek. Hier is voldoende ruimte voor in de parkeerbalans.

4 Groen

Op verzoek van de ondernemersvereniging en bewoners wordt het pleintje Eerste Coehoornstraat ingericht als verblijfsplek met veel groen. Ook worden er extra plantvakken aangelegd aan het begin en einde van de straat. De grote vierkante plantenbakken in de straat zijn in beheer en eigendom van de ondernemersvereniging. Deze komen terug in de nieuwe inrichting. Het beplantingsplan is opgenomen in bijlage 2. In de volgende paragrafen worden de diverse onderdelen van het groenplan toegelicht.

4.1 Bomen

De huidige bomenlaanstructuur blijft gehandhaafd. Onderzoeken uit 2016 en 2017 hebben aangetoond dat veel bomen in de straat in slechte conditie zijn en dat dit in de huidige situatie niet structureel te verbeteren is (zie paragraaf 2.4). In de Czaar Peterstraat staan Monumentaal-iepen, deels al meer dan 60-80 jaar oud. In de afgelopen jaren zijn veel bomen in de straat gekapt vanwege ziekte of stormschade. Met het oog op de herinrichting heeft er nog geen herplant plaatsgevonden en moet een aantal stobben nog verwijderd worden. Met Stedelijk Beheer is afgesproken dat achterstallige herplant uitgevoerd wordt tijdens de herinrichting. Voor de nieuw te planten bomen worden hoog resistente soorten iepen gekozen.

Ook de eind 2023 uitgevoerde Bomeneffect analyse, oftewel BEA (zie paragraaf 2.4) geeft aan, dat er veel bomen in matige tot slechte toestand zijn. In overleg met de afdeling Beheer wordt bekeken op welke wijze hier eventueel groeiplaatsverbetering mogelijk is.

Voor de nieuwe tramhalte moeten 2 bomen worden gekapt. In afgelopen jaren zijn op de plek van de nieuwe halte al eerder bomen gekapt of omgevallen. Door de aanleg van de halte kan hier geen herplant meer plaatsvinden. Compensatie van deze bomen vindt plaats in het projectgebied (vergroening van het pleintje Eerste Coehoornstraat).

Uit de BEA is ook het advies gekomen om de boom op de hoek van de Cruquiusstraat, bij de halte stad-uit, preventief te kappen omdat deze in slechte staat is en de kans dat hij de werkzaamheden overleeft heel klein is. Op deze plek zal na de werkzaamheden een nieuwe boom worden geplant.

4.2 Groenvakken en geveltuinen

- Op het pleintje Eerste Coehoornstraat, op beide hoeken aan het begin van de Czaar Peterstraat en op de hoek met de Frans de Wollantstraat komen groenvakken.
- Alle groenvakken worden zodanig aangelegd dat ze een rol kunnen spelen in de rainproof en hittestress opgaves.
- De groenvakken zijn verschillend van formaat, de rechthoekige vakken worden 1,60 x 9,00 m. De groenvakken aan het begin en einde van de straat hebben een specifieke vorm passend in het ontwerp, dit wordt nog nader uitgedetailleerd.
- In de groenvakken komen naast heesters vaste planten, passend bij de beplanting die elders langs de Binnenring is aangebracht (zie beplantingsplan in bijlage 2).

Er zijn op enkele plekken in de straat kleine geveltuinen, niet allemaal even goed onderhouden. Waar bewoners dat wensen en de tuintjes nog onderhouden, kunnen deze behouden blijven. Dat geldt niet voor de geveltuin bij inloophuis Czaar51: deze kan in verband met de nieuwe tramhalte niet behouden blijven.
Met de beheerorganisatie van het inloophuis is afgesproken dat zij de geveltuin om de hoek in de Cruquiusstraat kunnen behouden.

Vanwege het nieuwe vastgestelde voetgangersbeleid moet bij de aanvraag van nieuwe geveltuinen (maximaal 45 centimeter breedte vanaf de gevel) rekening worden gehouden met de eis

4 Groen

dat 2,00 meter vrije doorloopruimte niet in het gedrang mag komen. Dat betekent dat geveltuinen in de toekomst niet overal aangebracht kunnen worden, in ieder geval niet ter hoogte van de tramhalte.

4.3 Groenontwerp pleintje Eerste Coehoornstraat

Op verzoek van bewoners en de ondernemersvereniging wordt het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat ingericht als verblijfruimte met veel groen, bankjes en speelruimte. Er worden 2 kleine bomen van matige kwaliteit gekapt en vervangen door soorten die beter passen in het nieuwe plan. Er komen groenvakken met lage beplanting en bomen, een jeu de boules-baan en een speeltoestel. Er worden bankjes geplaatst, zodat het een ontmoetingsplek voor de buurt wordt (zie het beplantingsplan in bijlage 2).

De parkeerplekken worden opgeheven (zie paragraaf 3.6).

4.4 Groene abri’s

Elders op de Binnering (op het Weteringcircuit en Marnixplein) zijn pilots uitgevoerd met het vergroenen van de abri’s.
Voor de abri’s van de nieuwe halte Cruquiusstraat is het plan abri’s met sedumdaken toe te passen, mits de leverancier van de abri’s deze nog kan leveren. in 2026 Dit geeft schaduw tijdens het wachten op de tram en is mooier om vanaf de bovenwoningen op te kijken. Het is tevens een mooie aanvulling op de andere onderdelen van het groenplan, zoals de diverse nieuwe groenvakken en de al bestaande plantenbakken.

5 Ontvangen adviezen

Het definitief ontwerp voor de Czaar Peterstraat is tot stand gekomen na consultatie van bewoners en ondernemers uit de buurt, belangenvertegenwoordigers en ambtelijke adviesorganen. Voor de resultaten van de consultatie van bewoners, ondernemers en belangenvertegenwoordigers wordt verwezen naar het document 'Resultaten consultatie ontwerp Czaar Peterstraat'. In paragraaf 5.1 is de samenvatting van de aanpassingen die zijn gedaan op basis van alle reacties uit de consultatie opgenomen. De adviezen van de ambtelijke adviesorganen zijn vanaf paragraaf 5.2 opgenomen, met een reactie waar van toepassing.

5.1 Aanpassingen naar aanleiding van ontvangen reacties.

- 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, wat doorgaand autoverkeer ontmoedigt. De plantvakken worden zodanig aangebracht dat ze hemelwater kunnen opvangen, zodat er minder water op straat blijft.
- 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 het trottoir 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 het spoor (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, waar 5 reguliere parkeerplekken voor worden opgeheven.
- Omdat het zebrapad over de Czaar Peterstraat naar de Cornelis Vermuydenstraat aansluit op een belangrijke looproute voor schoolkinderen en naar het zorgcentrum, blijft deze gehandhaafd. Het zebrapad wordt wel iets verschoven.
- De inrichting van de halte is verder uitgewerkt, waarbij abri's zoveel mogelijk ter hoogte van 'blinde' muren zijn geplaatst. Ook zijn de geleidenlijnen 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 winkels aan het begin de straat (in gebouw Katarina). Bij elk huizenblok is één laad-losplek, bij een groot blok twee.
- Op enkele plekken is op verzoek van ondernemers het aantal fietsnietjes naar beneden bijgesteld om voldoende doorloopruimte te behouden.
- In de Frans de Wollantstraat wordt de opstelplek voor verkeer komend vanaf de Panamalaan in de richting van Oostenburg gewijzigd. Om te voorkomen dat het fietspad wordt geblokkeerd door wachtend autoverkeer, is de inritband (stopstreep) vóór het fietspad gelegd.
- De laatste parkeerplaats voor de hoek Frans de Wollantstraat vervalt voor beter zicht op het uitgebogen fietspad en de kruising.
- Op de andere hoek van de Frans de Wollantstraat komt een groot groenvak en meer fietsparkeren. Hierdoor vervalt de strook met 3 autoparkeerplekken.

5 Ontvangen adviezen

5.2 Advies Beheertoetsoverleg

Het voorlopig ontwerp voor de Czaar Peterstraat is op 17 oktober 2023 besproken in het Beheertoetsoverleg Centrum. Aandachtspunten/advies uit dit overleg:

- Aanleggen van heestervakken in de bestrating kortsluiten met de groenbeheerder van Stadswerken en de assetmanager van Stedelijk Beheer (V&OR). Boombeplantingskeuze wordt nog gemaakt, het beplantingsplan is nog in bewerking en wordt met deze partijen besproken voor akkoord op beheer en onderhoud.
- Let op zichtlijnen voor het verkeer bij nieuw te planten bomen.
- Bankjes bij bomen: let op dat er geen bomen met vruchtval worden geplant, dan worden bankjes vies. Ook komt op den duur groene aanslag op de bank. Kan voorkomen worden door de bankjes buiten de boomprojectie te houden.
- Voorkeur voor fietsnietjes (geen fietsrekken).
- Plantenbakken blijven in beheer bij de ondernemersvereniging, beheerders akkoord.
- V&OR Openbare Verlichting neemt contact op met de winkelstraatmanager van de ondernemersvereniging, m.b.t. klachten van de BIZ over de verlichting in de straat.

Vervolgens is het beplantingsplan (zie bijlage 2) afgestemd en akkoord bevonden door de groenbeheerder van V&OR en Stadswerken. Het beheer- en onderhoud wordt door deze partijen verzorgd. De plantenbakken worden door de BIZ onderhouden. De opmerkingen over zichtlijnen en bankjes zijn verwerkt. In het definitief ontwerp is uitgegaan van het plaatsen van fietsnietjes. Op 14 mei 2024 is het concept definitief ontwerp besproken in het Beheertoetsoverleg Centrum. Hierbij is specifiek gekeken naar het ontwerp voor het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat. Vanuit het beheerteam kwam het advies het speeltoestel naar de binnenkant van het plein te plaatsen, niet te dicht langs het fietspad. Kleine geveltuinen zijn uit het ontwerp gehaald, die zijn niet te beheren. De grotere groenvakken worden wel in beheer genomen. Tevens wordt geadviseerd in de hele straat bij bewoners met een slecht onderhouden geveltuin na te vragen of men die nog wil behouden, en anders aan te straten.

5.3 Advies Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

Het voorlopig ontwerp is 25 augustus 2023 besproken in het Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M). Hierbij heeft het projectteam om advies gevraag op een aantal aspecten in het Voorlopig Ontwerp. Hieronder een samenvatting van het advies van het Expertiseteam OR&M:

- Aan het Expertiseteam zijn diverse schetsen voorgelegd om te bepalen wat het beste moment is om de auto in te laten voegen op de trambaan. Hierbij is de voorkeur uitgesproken voor de oplossing met een korte invoeging. Wel gaf het Expertiseteam aan dat in deze situatie de verkeerslichten in werking moet zijn tot en met de laatste tram.
- Om te voldoen aan de wens de Czaar Peterstraat autoluwer te maken wordt bebording vooraan de straat geplaatst (‘doorgaand verkeer -> met pijl naar de Cruquiuskade). Het zo vroeg mogelijk laten meerijden van autoverkeer op de trambaan schrikt meestal ook enigszins af. Het Expertiseteam ziet binnen de scope geen andere mogelijkheid om de straat autoluwer te maken.
- In het voorlopig ontwerp zijn inritconstructies opgenomen om de voorrangssituatie aan te geven bij de overgang vanuit de zijstraten naar de Czaar Peterstraat. De fietsoversteek vanaf het fietspad bij Eerste Coehoornstraat naar de Cornelis Vermuydenstraat-Blankenstraat is met kanalisatiestrepen over de trambaan aangegeven i.v.m. veel naar schoolgaande kinderen. Om de oversteekbaarheid van de Czaar Peterstraat bij de Frans de Wollantstraat gemakkelijker te maken, is een oversteek met kanalisatiestrepen voorgesteld, met een steunpunt tussen fietspad en trambaan. Het Expertiseteam was akkoord met de

5 Ontvangen adviezen

oversteken met kanalisatiestrepen. Advies is om bij de Frans de Wollantstraat de inritband te laten lopen vanaf/in het verlengde van het eiland om vanaf daar een oversteek voor de voetganger rechtdoor mogelijk te maken met verlaagde banden op de juiste plek.
- Het Expertiseteam gaf ten slotte aan dat het mooi zou zijn het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat te verbeteren (groen, fietsparkeren, bankjes, etc.).

5.4 Advies Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA)

Het concept Definitief Ontwerp is op 7 december 2023 in de WVA besproken. Verzocht werd in te stemmen met een korte invoeging van gemotoriseerd verkeer vanaf de rijbaan op de trambaan. De WVA was kritisch hierop en gaf het volgende advies:

“De middenheuvel naast het fietspad staat ter discussie vanwege de rijcurven voor het verkeer uit de Oostenburgergracht en het feit dat er een onveilig deelconflict kan ontstaan. Beter is het om het anders op te lossen, zodat het samenvoegen iets later plaatsvindt.” Ook gaf de WVA aan dat de knipperbollen ter hoogte van de Frans de Wollantstraat niet meer nodig zijn in het nieuwe ontwerp. De WVA stelde voor deze onderwerpen in de Werkgroep Blackspots (WBA) te bespreken.

Na bespreking in de WBA op 20 december (zie 5.5) is op 18 januari 2024 in de WVA het aangepaste concept DO besproken, zonder de middenheuvel aan het begin van de Czaar Peterstraat. De WVA is akkoord met het ontwerp en invoegen van autoverkeer op de trambaan zonder ‘middenheuveltje’. Met betrekking tot de knipperbollen (waarschuwingslichten) bij het spoorviaduct, geeft de WVA aan vanuit verkeersveiligheid te begrijpen dat dit gewenst is. In de Safetyboard op 9 februari 2024 heeft het GVB ingestemd met het overnemen van het beheer van de waarschuwingslichten.

5.5 Advies Werkgroep Blackspots (WBA)

Naar aanleiding van het advies van de WVA op 7 december 2023 is het concept DO op 20 december 2023 in de WBA besproken. De WBA was akkoord met het advies van de WVA met betrekking tot het invoegmoment van gemotoriseerd verkeer op de trambaan in de Czaar Peterstraat, zonder middenheuveltje aan het begin van de straat.

De WBA gaf als advies de waarschuwingslichten bij het spoorviaduct vanuit verkeersveiligheid te behouden, in verband met het beperkte zicht op de aankomende tram. Dit advies is meegenomen naar de bespreking in de WVA op 18 januari.

5.6 Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

Het Toetsteam voert een integrale, finale toets uit op planproducten waar ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid en verkeerskundige aspecten samenkomen. Het project heeft twee keer het concept- definitief ontwerp bij het Toetsteam ORM gepresenteerd. De eerste bespreking met het Toetsteam heeft op 6 februari 2024 plaatsgevonden, over het concept-DO, versie 20240124. De ontvangen reacties van belangenvertegenwoordigers (Fietsersbond, ROVER, Voetgangersvereniging Nederland en Cliëntenbelang) zijn met het Toetsteam gedeeld. Vervolgens is het aangepaste ontwerp op 4 juli 2024 ingediend, waar het Toetsteam positief advies op heeft gegeven. Het Toetsteam heeft hierbij nog enkele aandachtspunten meegegeven.

Bij de eerste bespreking gaf het Toetsteam aan dat het ontwerp bijdraagt aan de genoemde doelstellingen van het project: daar waar het profiel het krapst is, bij de tramhaltes, is er bij de verdeling van de ruimte over de fietser en voetganger voor

5 Ontvangen adviezen

gekozen om de fietser optimaal te bedienen. Dit is navolgbaar, gelet op het drukke fietsverkeer door de straat en het feit dat er een stoep van 2 meter voor de voetganger beschikbaar is. Het gebruik van tegels in plaats van de vanuit Puccini voorgeschreven klinkers op het trottoir is akkoord. Het project sluit namelijk aan op de ontwerpprincipes die het voor de Binnenring heeft geformuleerd. In onderstaande de belangrijkste adviezen, en hoe hier mee omgegaan is in de verdere uitwerking van het ontwerp (zie bijlage 3 voor het volledige advies van het Toetsteam):

- Het project wordt geadviseerd om bij de Lijndenstraat of Frans de Wollantstraat een extra zebra aan het ontwerp toe te voegen om de oversteekbaarheid te optimaliseren (de onderlinge afstand tussen de voetgangersoversteekplaatsen aan de noordzijde is erg groot). Antwoord: Het verbeteren van de voetgangersoversteek over de Czaar Peterstraat van en naar de Frans de Wollantstraat is vanuit bewoners eerder als aandachtspunt meegegeven. Dit is in het ontwerp verwerkt door het aanbrengen van kanalisatiestrepen en een extra steunpunt voor overstekende voetgangers, in combinatie met verduidelijking van de voorrangssituatie, aanbrengen van inritconstructies en het versmallen van de aansluiting van de Frans de Wollantstraat op de Czaar Peterstraat. Toepassen van een zebrapad past niet in het afsprakenkader dat gemeente en de vervoerspartijen hebben opgesteld (zebrapad is gekoppeld aan haltes, enkele uitzonderlijke gevallen daargelaten), aangezien dit ook effect heeft op het vlot kunnen doorstromen van de tram. Het projectteam heeft dit advies niet overgenomen.
- Plaats masten voor openbare verlichting in de bomenrij. Antwoord: de openbare verlichting hangt aan de trammasten, deze worden niet verplaatst vanwege het bovenleiding netwerk, kabels en leidingen in de ondergrond en hoge kosten.
- Optimaliseer voetgangersruimte door fietsparkeren in zijstraten te plaatsen, fietsnietjes te gebruiken en deze schuin te plaatsen. Antwoord: overgenomen, dat is al uitgangspunt in het ontwerp, maar alleen nietjes in zijstraten is te weinig.
- De geleidelijnen bij de zebra's zijn nog niet correct ingetekend. Antwoord: is aangepast in het ontwerp.
- Alle terrassen gelijkelijk tegen het fietspad situeren. Antwoord: uitgangspunt voor het ontwerp zijn de vergunde plekken voor terrassen. Deze dienen 50 cm afstand te houden van het fietspad, zodat men veilig op het terras kan zitten.
- Mogelijkheden van het pleintje/parkje bij de Eerste Coehoornstraat beter benutten. Advies is om eerst uitgangspunten voor deze plek te bepalen en dan duidelijke keuzes te maken (verblijf-/zitplek op de zon, of parkeerruimte voor fietsen). Antwoord: overgenomen. Het ontwerp voor het pleintje Eerste Coehoornstraat is nader uitgewerkt, conform de uitkomst van de consultatie over het voorlopig ontwerp. De buurt (bewoners en ondernemers) heeft aangegeven het pleintje meer de functie van ontmoeting en verblijven te willen geven. Fietsparkeren is beperkt aangepast.
- Het project wordt geadviseerd nog eens goed te kijken naar de mogelijkheden om de weg een zo duidelijk mogelijke GOW30-uitstraling te geven. Antwoord: Het snelheidsregime van de Czaar Peterstraat is in de huidige situatie al 30 km/u voor al het verkeer, dit wijzigt niet. Gemotoriseerd eenrichtingsverkeer gaat meerijden over de trambaan. Middels bliksemmarkering en het op enkele plekken aanbrengen van een scheidingsband in het midden van de trambaan wordt verkeer gewezen op de snelheidsbeperking.
- Slingers in fietspad soepeler maken. Antwoord: dit is in het ontwerp geoptimaliseerd, maar niet overal mogelijk vanwege de bomen. In de technische uitwerking van het ontwerp wordt bekeken of verdere optimalisatie mogelijk is.

5 Ontvangen adviezen

- Laatste parkeerplaats voor de Frans de Wollantstraat verwijderen i.v.m. zicht. Antwoord: is overgenomen.
- Scheidingsband lengte aanpassen - meer voor het halteperron. Antwoord: is overgenomen.
- Bliksem- en psychobrems-markering weglaten. Antwoord: de markering is aangebracht vanwege de zorgen van bewoners over te hard rijden op de Czaar Peterstraat. Deze markering zorgt voor attentie nabij conflictpunten en snelheidsreductie. Advies wordt niet overgenomen.

Op 4 juli 2024 is het aangepaste concept-definitief ontwerp ingediend bij het Toetsteam, waarbij aangegeven is hoe de voorgaande aandachtspunten en advies zijn verwerkt. Het Toetsteam heeft per mail een korte reactie gestuurd. Het advies is positief, waarbij het Toetsteam heeft aangegeven te zijner tijd het uitgewerkte technisch ontwerp te willen ontvangen. In de bestekfase zal het technisch ontwerp nogmaals voorgelegd worden.

Het Toetsteam heeft per mail aanvullend het volgende advies en aandachtspunten meegegeven:

- Aangezien het hier om een herinrichtingsproject gaat (van gevel tot gevel) adviseert het Toetsteam het project om de voetgangersruimte ter hoogte van de terrassen te optimaliseren, want op diverse plaatsen voldoet de voetgangersruimte niet aan het vastgestelde beleid “Ruimte voor de Voetganger”. Antwoord: Er is sprake van een herprofilering, maar niet van gevel tot gevel: door de bomen te behouden kan het trottoir niet breder gemaakt worden en blijft de breedte tussen bomen en gevels gelijk aan de bestaande situatie. Conform de reactie op het vorige Toetsteam advies is dit niet realiseerbaar. Vanuit veiligheid is in de terrasvergunningen aangegeven 50 cm afstand van de stoepband te houden, om conflict tussen fietsers en mensen die op het terras zitten te voorkomen. De straat is smal, waardoor ondanks de optimalisatieslag (punt)vernauwing op enkele plekken onontkoombaar is. We nemen dit punt op in de besluitvorming.
- De overige aandachtspunten (zie onderstaand) zijn verwerkt in het definitief ontwerp versie 20240813, uitgezonderd het laatste punt. De bliksemmarkering is op dringend verzoek vanuit de buurt gehandhaafd in het ontwerp:
  - De noppentegels aan de zuidelijke kruising, met name aan de zuidwestkant flink breder maken, gezien de grote curves van het trottoir. Mensen zijn gewend om recht op die curve te lopen, maar ze moeten hier juist de lijn volgen;
  - Behoud van het waarschuwingslicht bij de Frans Wollantstraat is een belangrijk onderdeel van het ontwerp;
  - De slinger in de overgang van fietsstrook naar fietspad t.p.v. het steunpunt iets vloeiender vormgeven;
  - De bliksemmarkering achterwege laten. Mocht de snelheid van verkeer desondanks nog te hoog zijn, dan kan er altijd nog markering worden aangebracht.

5.7 Overige ambtelijke afstemming

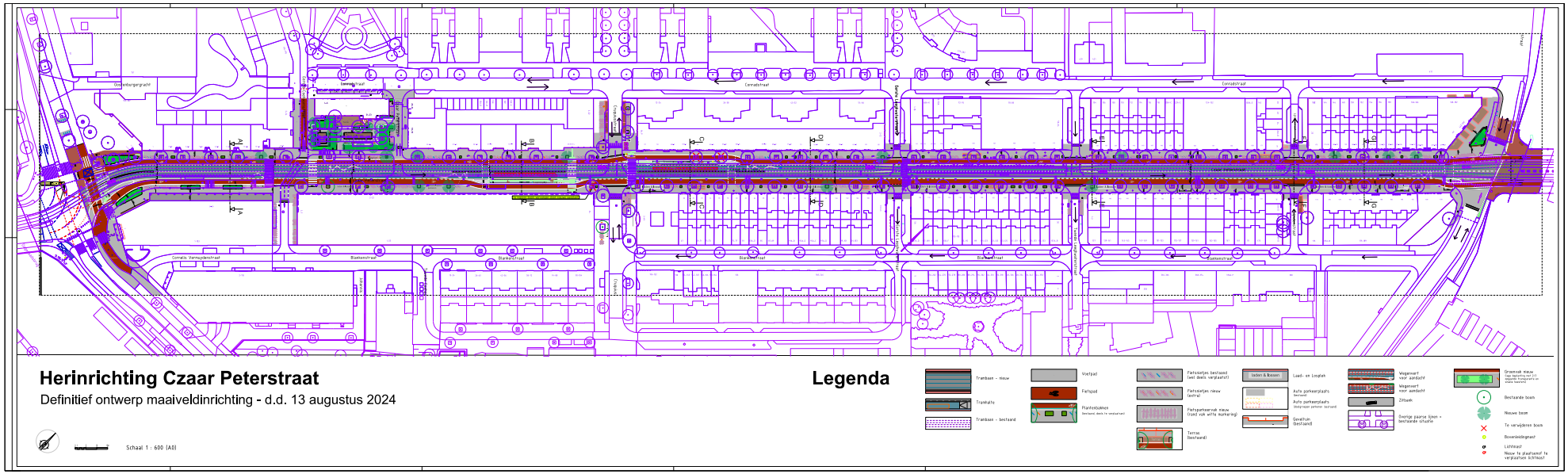
Ruimteregie

Ruimteregie adviseert positief op het opheffen van de 13 parkeerplaatsen, omdat het doel waarvoor de parkeerplaatsen worden opgeheven past in de maatregelen uit de Agenda Autoluw en er voldoende ruimte in de parkeerbalans is. Omdat de parkeerdruk echter hoog is, zal het opheffen van de parkeerplaatsen wel merkbaar zijn en daar kunnen klachten uit voortkomen.

Het **projectteam Binnenring – Czaar Peterstraat** bestaat uit vertegenwoordigers van het stadsdeel en gebiedsteam Centrum Oost, van Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte en het Ingenieursbureau, en vertegenwoordigers van de Vervoerregio Amsterdam en het GVB. Al deze partijen zijn betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp.

Bijlage 1: Definitief Ontwerp
Czaar Peterstraat 13 augustus 2024

B1 Bijlage 1: Definitief Ontwerp Czaar Peterstraat 13 augustus 2024



[Zie voor grote weergave apart bijgevoegd document]

Bijlage 2: Beplantingsplan Czaar Peterstraat, augustus 2024

[Zie apart bijgevoegd document]

Bijlage 3: Toetsteam OR&M advies op VO februari 2024

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

78e Vergadering Toetsteam – 6 februari 2024	
Herinrichting Czaar Peterstraat (project Binnenring)	
Context	De Czaar Peterstraat wordt, als onderdeel van de Binnenring, van gevel tot gevel heringericht. Doel is het verbeteren van het OV en het creëren van meer ruimte voor de fiets, en daar waar mogelijk ook voor de voetganger. Voorliggend ontwerp voorziet in de volgende maatregelen: - Het strengelspoor tussen de Eerste en Tweede Leeghwaterstraat wordt vervangen door 2 sporen; - De trambaan schuift minimaal 50 cm richting de oostzijde van de straat om zo bredere fietsstroken (2,5 m) in beide richtingen te kunnen realiseren; - Bredere trambaan; - Het autoverkeer gaat meerijden in een richting (stad uit) over de trambaan; - Een samengevoegde halte, volledig toegankelijk, ter hoogte van de Cruquiusstraat; - Er komen extra laad- en losplekken. Met Waternet wordt nog nader gekeken of de aanleg van een zogenoemde rainproof trambaan bij kan dragen om de wateroverlast in de straat beter te reguleren. Ook wordt nog nader gekeken naar de aansluiting van de kolken ter hoogte van de nieuwe tramhalteperrons.
Oordeel Toetsteam	Het voorgelegde plan betreft geen concept DO en zodoende kan het Toetsteam geen daadwerkelijk oordeel geven. Op verzoek van het project geeft het Toetsteam wel alvast aan- en opmerkingen mee voor de verdere uitwerking tot een DO. Dat DO dient te zijner tijd aan het secretariaat van het Toetsteam te worden voorgelegd voor een schriftelijke check. Zie nadere overwegingen voor advies en aandachtspunten.
Nadere overwegingen bij het oordeel	Bijgevoegde tekening is nog geen concept DO (hoogtematen missen, welke materialen worden toegepast), zodat materialisering en detaillering niet kan worden getoetst. Het Toetsteam kan op hoofdlijnen het voorgelegde ontwerp volgen. Het Toetsteam constateert dat het bijdraagt aan de genoemde doelstellingen van het project. Daar waar het profiel het krapst is, bij de tramhaltes, is er bij de verdeling van de ruimte over de fietser en voetganger voor gekozen

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	om de fietser optimaal te bedienen. Dit is navolgbaar, gelet op het drukke fietsverkeer door de straat en het feit dat er een stoep van ten minste 2 meter voor de voetganger beschikbaar is. Het gebruik van tegels in plaats van klinkers op stoep is akkoord. Het project sluit namelijk aan op de ontwerpprincipes die het voor dit gedeelte van de Binnenring heeft geformuleerd. Het project wordt geadviseerd om bij de Lijndenstraat of Frans de Wollantstraat een extra zebra aan het ontwerp toe te voegen om de oversteekbaarheid te optimaliseren (de onderlinge afstand tussen de VOP's aan de noordzijde is nl. erg groot groot) Overige adviezen en aandachtspunten: - De openbare verlichting staat soms voor en soms achter de bomenrij. Het advies is om de masten in de bomenrij te plaatsen. Dat geeft een rustiger en groener straatbeeld; - Optimaliseer de ruimte voor de voetganger, door o.a. daar waar mogelijk het fietsparkeren te verplaatsen naar de zijstraten. - Plaats alle fietsnietjes en evt. fietsenrekken schuin, om zo zoveel mogelijk ruimte voor de voetganger over te houden. - Kies voor fietsnietjes, omdat die vanaf beide zijden bereikbaar zijn. - De geleidelijnen bij de zebra's zijn nog niet correct ingetekend. - Alle terrassen gelijkelijk tegen het fietspad situeren, en niet met enkele tegels te scheiden van het fietspad. Dat geeft een rustig straatbeeld en maakt de schaarse openbare ruimte functioneler. - De mogelijkheden van het pleintje/parkje bij de Eerste Coehoornstraat (ligt op de zon, en er is een ondernemer die de plek uitstraling kan geven) aan de westzijde beter benutten. Advies is om eerste uitgangspunten voor deze plek te bepalen en dan duidelijke keuzes te maken (verblijf-/zitplek op de zon of parkeeruimte voor fietsen). - Nader afstemmen met GVB en asset VRI over of een TWI, knipperbak vanuit het oogpunt van (verkeersveiligheid) gewenst is of dat waarschuwende bebording volstaat. - Het project wordt geadviseerd nog eens goed te kijken naar de mogelijkheden om de weg een zo duidelijk mogelijke GOW30-uitstraling te geven. Primair dient hierbij uitgegaan te worden van de richtlijnen die Amsterdam daartoe zelf heeft opgesteld. Omdat het denken over GOW30 zich snel ontwikkelt – ook het CROW heeft recent een Handreiking inrichtingskenmerken

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	GOW30 gepubliceerd – raadt het Toetsteam aan het ontwerp te bespreken met de expert uit het projectteam GOW30 (deze is goed op de hoogte van de laatste inzichten inzake GOW30). - Heesters: in het voorliggende beplantingsplan worden veel cultivars toegepast die niet op de voorkeurslijst van Handboek Groen staan. Het advies is om zoveel mogelijk soorten van de voorkeurslijst te kiezen. - De bandenlijn bij de tramhaltes is niet recht. Kan dit worden rechtgetrokken / geoptimaliseerd; Ten behoeve van het nemen van een verkeersbesluit kan dit oordeel worden gezien als zijnde een overleg genoemd in artikel 24 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

B4 Bijlage 4: Toelichting afweging varianten nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat

Gemeente Amsterdam

Toelichting afweging haltelocatie Czaar Peterstraat

Aan Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum
Van Projectteam Binnenring/Czaar Peterstraat
Bijlage 1. Overzicht onderzochte varianten
2. Afweging 4 overgebleven varianten
Datum 13 maart 2023

Aanleiding
In de uitgangspuntenfase is onderbouwd waarom de 2 tramhaltes worden samengevoegd tot 1 nieuwe halte, bij voorkeur rond de Cruquiusstraat. In de NvU is ook gemeld dat bij de nieuwe toegankelijke halte de perrons niet tegenover elkaar kunnen liggen, omdat een toegankelijk perron meer ruimte inneemt. De straat is niet breed genoeg om dit toe te passen.
In de afgelopen maanden is uitgebreid verkend en afgewogen welke haltelocaties mogelijk zijn, met inbreng van de Vervoerregio Amsterdam, GVB, belangengroepen en beleidsuitgangspunten. De resultaten van de afweging zijn gepresenteerd en toegelicht aan bewoners en andere belanghebbenden, zie hiervoor ook het document 'Resultaten consultatie nieuwe haltelocatie Czaar Peterstraat'.

Aanpak afweging
1. Allereerst is zo breed mogelijk in de straat bekeken welke combinaties mogelijk zijn. In bijlage 1 is de overzichtskaart opgenomen die deze varianten weergeeft.
2. Alle varianten zijn opgenomen in een matrix en afgewogen op de volgende onderdelen c.q. criteria:
    a. Verkeersveiligheid: kans op conflicten tussen diverse verkeersdeelnemers, kans op blokkade bij kruising of halte door wachtend autoverkeer
    b. OV: is voldoende breedte tramperrons mogelijk, loopafstanden van reizigers, wat is ruimte voor meerijdend verkeer, effecten voor beheer-onderhoud (bv. hoe meer 'slingers' in het spoor, hoe eerder slijtage optreedt en onderhoud nodig is)
    c. Fiets: is voldoende breedte fietspad mogelijk, is fietspad recht doorgaand of zijn er 'slingers', effect halte op fietsparkeerplaatsen
    d. Voetgangers: wordt minimale breedte voetpad 2,0 m gehaald
    e. Autoverkeer: invloed op parkeerplaatsen en mogelijkheden laden/lossen
    f. Openbare ruimte en groen: hoeveel bomen moeten gekapt worden, invloed op terrassen en functies in omgeving halte.
3. Vervolgens heeft een eerste afweging plaatsgevonden, waarbij de lijst is teruggebracht naar 4 varianten die in meer of mindere mate een gunstige bijdrage leverden aan de gestelde criteria. Zie voor de details van de beoordelingen van deze 4 varianten bijlage 2.
4. Als laatste stap is op basis van (ambtelijke) expert judgement een prioritering gemaakt van deze overgebleven varianten. Dit is gedaan door het verdelen van punten, waarbij 1 punt stond voor het meest voldoen aan de gestelde criteria, en 4 het minst. De variant met de laagste totaalscore, is daarmee de beste variant. Het resultaat van de prioritering is in figuur 1 opgenomen.

	Variant 1B Cruquiusstraat, haltes voor de kruising (minimale spoorslinger)	Variant 3B Behoud halte Coehoornstraat 'stad-in', halte 'stad-uit' voor kruising.	Variant 5 1e Leeghwaterstraat, haltes na de kruising (geen spoorslinger)	Variant 7 Halte 'stad-uit' rond Cruquiusstraat, halte 'stad-in' rondom 1e Leeghwaterstraat (haltes voor kruisingen)
Verkeersveiligheid	1	1	2	1
OV	1	4	2	3
Fiets	1	1	3	2
Voetgangers	2	1	2	2
Autoverkeer	1	1	4	1
Openbare ruimte en groen	1	2	4	3
Totaal	**7**	**10**	**17**	**12**

Figuur 1 – prioritering 4 varianten nieuwe haltelocatie Czaar Peterstraat (1=best, 4= laagst mogelijk)

Toelichting keuze voorkeursvariant
De haltelocatie rondom de Cruquiusstraat heeft de voorkeur omdat:
- Naast de in de NvU genoemde redenen (zie hieronder), het de mogelijkheid biedt om het fietspad rechtdoor te trekken langs de oude Coehoornhalte, waardoor de verkeersveiligheid met de kruisende fietsroutes sterk verbeterd. Het fietsverkeer hoeft geen slinger achter het halteperron meer te maken en heeft beter zicht op wat er uit de zijstraten komt. Door bewoners zijn deze kruisingen/doorsteken als knelpunt benoemd. Deze variant heeft daarom de voorkeur boven variant 3B, waar de stad-in halte Coehoornstraat wordt behouden.
- Doordat de halte stad-in bij Coehoornstraat vervalt en het fietspad langs de trambaan komt, kan de overgebleven ruimte een andere invulling krijgen.
- Uit nadere analyse van de loopafstanden blijkt dat de loopafstanden maar nauwelijks verschillen van de loopafstanden in de huidige situatie. Voor een deel van de bewoners uit het noordelijk deel van de Czaar Peterstraat en het Funenpark wordt de loopafstand weliswaar langer maar blijft binnen de voor ov haltes gehanteerde afstand van 400 meter. Voor het noordelijk deel van Oostenburg geldt nu al een langere loopafstand, nl. 400-600 meter. Dit blijft min of meer gelijk bij een halte rondom Cruquiusstraat of rondom Eerste Leeghwaterstraat. Zie de plaatjes op pagina 5. Conclusie is dat de loopafstand niet echt een onderscheidend criterium is voor de bepaling van de haltelocatie.

B4 Bijlage 4: Toelichting afweging varianten nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat

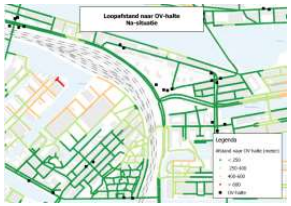
- De perrons worden gemaakt op de plekken in de straat waar nu al geen bomen meer staan, alleen maar stobben. Dit is al een lange tijd de situatie, dus voor bewoners een min of meer bekend beeld. Inpassing vraagt wel om de kap van 2 bomen. Voor de zicht in de straat wordt de bomenrij elders het meest als rechte lijn behouden.

In de Nota van Uitgangspunten zijn de volgende voordelen van deze haltelocatie genoemd:

- Sluit goed aan op de toekomstige looproute van bewoners van oostenburg naar Czaar Peterstraat. Dit gezien de geplande gebiedsontwikkeling op de stadswerf oostenburg en de geplande brug over de Oostenburgervaart die aanlandt bij de Cruquiusstraat.
- Loopafstanden voor grootste deel van de buurt blijven acceptabel, nl. minder dan 400 meter. Voor noordelijk deel van Oostenburg is dit iets langer, nl. 400-600 meter. (Dit is in de huidige situatie overigens ook het geval)
- Op dit deel geen voorzieningen in de plint, inpassen halte levert weliswaar een smaller trottoir maar nog voldoende maat voor gebruik door bewoners en passanten (aandachtspunt: aanwezigheid geveltuintjes bij zijde stad-uit halte)
- Is nabij gezondheidscentrum en zorgcentrum De Keyzer. Voor bewoners van zorgcentrum Czaar Peter wel wat verder, maar binnen acceptabele loopafstand.
- De halte ligt centraal in de straat.



Loopafstanden huidige situatie

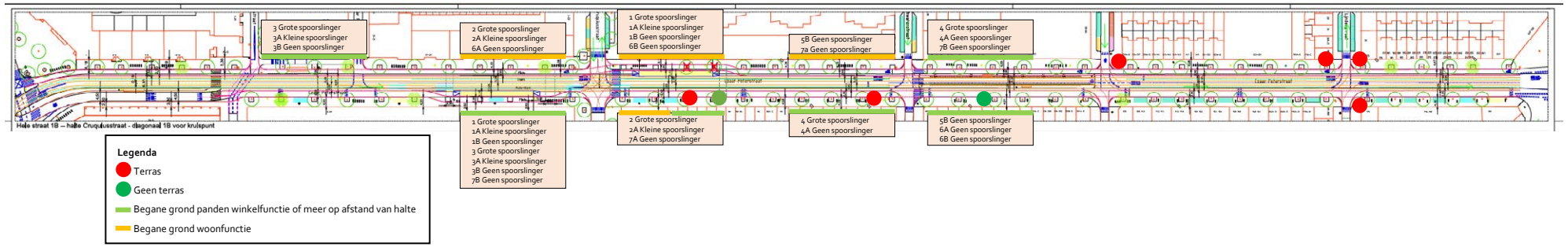


Loopafstanden bij halte rondom Cruquiusstraat



Loopafstanden bij halte rondom Eerste Leeghwaterstraat

B4 Bijlage 4: Toelichting afweging varianten nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat



B4 Bijlage 4: Toelichting afweging varianten nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat

Bijlage bij toelichting afweging haltelocatie Czaar Peterstraat – weging 4 overgebleven varianten

Thema	Detail	**Variant 1 B** Cruquiusstraat, haltes voor de kruising Minimale spoorslinger	**Variant 3 B** Behoud halte Coehoornstraat 'stad-in', halte 'stad-uit' voor kruising Verschoven halte Coehoornstraat naar zuiden	**Variant 5B** Eerste Leeghwaterstraat, haltes na de kruising Geen spoorslinger	**Variant 7B** Halte 'stad-uit' rond Cruquiusstraat, halte 'stad-in' rondom Eerste Leeghwaterstraat Haltes voor kruisingen
Verkeersveiligheid	Conflict op de kruising, tram met overig verkeer	Tram vertrekt uit stilstand vanaf halte, heeft een lage snelheid bij het passeren van de kruising. Minder kans op wachten autoverkeer bij kruising, omdat halte voor kruising is. Inhalend autoverkeer is te blokkeren door gebruik geleiders.	NVT Coehoornstraat, halte stad-in niet nabij kruising halte stad uit: Tram vertrekt uit stilstand vanaf halte, heeft een lage snelheid bij het passeren van de kruising. Minder kans op wachten autoverkeer bij kruising, omdat halte voor kruising is. Inhalend autoverkeer is te blokkeren door gebruik geleiders.	Tram vermindert snelheid na de kruising, passeert de kruising met hogere snelheid. Kans op inhalend autoverkeer, omdat op kruising geen geleiders gelegd kunnen worden. Kans op moeten wachten voor kruising door afslaand autoverkeer.	Tram vertrekt uit stilstand vanaf halte, heeft een lage snelheid bij het passeren van de kruising. Minder kans op wachten autoverkeer bij kruising, omdat halte voor kruising is. Inhalend autoverkeer is te blokkeren door gebruik geleiders.
	Conflict auto en fiets	Rechts afslaand autoverkeer richting Blankenstraat heeft minder zicht op recht doorgaand fietsverkeer op CZP door halte (te voorkomen door ABRI positie aan te passen)	Rechts afslaand autoverkeer richting Blankenstraat heeft minder zicht op recht doorgaand fietsverkeer op CZP door halte (te voorkomen door ABRI positie aan te passen)	Geen conflict rechts afslaand autoverkeer richting Blankenstraat (gelijk aan andere afslagen in de CZP)	Rechts afslaand autoverkeer richting Blankenstraat heeft minder zicht op recht doorgaand fietsverkeer op CZP door halte (te voorkomen door ABRI positie aan te passen)
	Conflict voetgangers en fiets	Kans op voetgangers op fietspad bij halte stad-in door smal voetpad Kans op voetgangers op fietspad aan zijde halte stad-uit door smaller voetpad	Halte stad in: NVT Kans op voetgangers op fietspad aan zijde halte stad-uit door smaller voetpad (	Kans op voetgangers op fietspad door smal voetpad.	Kans op voetgangers op fietspad door smal voetpad
	Conflict tramreiziger en fietser	Aandachtspunt	Aandachtspunt	Aandachtspunt	Aandachtspunt
	Kans op wachten tram op rechts afslaande auto die wacht voor verkeer op fietspad.	NVT	NVT	Van toepassing	NVT
	Kans op blokkade kruising door auto die wacht op de tram	NVT	NVT	Van toepassing	NVT
	Kans op een onveilige situatie auto die tram inhaalt bij halte	NVT	NVT	Van toepassing	NVT
OV	Breedte tramhalte 'stad-in' (wensmaat 2,40 meter)	Wensmaat 2,40 meter haalbaar.	Wensmaat 2,40 meter is mogelijk. Inpassing hellingbaan naar perron is aandachtspunt	Wensmaat 2,40 meter haalbaar.	Wensmaat 2,40 meter haalbaar.
	Breedte tramhalte 'stad-uit' (minimaal 2,10 meter)	Breedte 2,30 meter haalbaar.	Breedte 2,30 meter haalbaar.	Breedte 2,30 meter haalbaar.	Breedte 2,30 meter haalbaar.

1

B4 Bijlage 4: Toelichting afweging varianten nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat

Bijlage bij toelichting afweging haltelocatie Czaar Peterstraat – weging 4 overgebleven varianten

Thema	Detail	Variant 1 B Cruquiusstraat, haltes voor de kruising Minimale spoorslinger	Variant 3 B Behoud halte Coehoornstraat 'stad-in', halte 'stad-uit' voor kruising Verschoven halte Coehoornstraat naar zuiden	Variant 5B Eerste Leeghwaterstraat, haltes na de kruising Geen spoorslinger	Variant 7B Halte 'stad-uit' rond Cruquiusstraat, halte 'stad-in' rondom Eerste Leeghwaterstraat Haltes voor kruisingen
	Loopafstand haltes binnen cirkel 400 meter	Grootste deel buurt <400 meter noordelijk deel Oostenburg 400-600 meter 1 stukje >600 meter	Loopafstand voor halte stad in neemt toe. Dichter op halte Hoogte Kadijk.	Ten opzichte van de halte ter hoogte van de Cruquiusstraat neemt de loopafstand circa 150 meter toe of af, zie loopafstanden kaart NvU	Ten opzichte van de halte ter hoogte van de Cruquiusstraat neemt de loopafstand circa 150 meter toe of af, zie loopafstandenkaart NvU
	Locatie haltes t.o.v. de omgeving	Dicht bij elkaar	Voor beeldvorming komt dit volgens GVB neer op het opheffen van één halte in plaats van samenvoegen.	Dicht bij elkaar	Haltes te veel uit elkaar, vanuit reizigersgemak liever zicht op waar je kunt in-uitstappen. Tevens lastig qua benaming.
	Zicht in straat	Aaneensluitende bomenrij na halte Cruquiusstraat.	Aaneensluitende bomenrij na halte Cruquiusstraat.	Aaneensluitende bomenrij wordt onderbroken bij Eerste Leeghwaterstraat	Aaneensluitende bomenrij wordt onderbroken op twee verschillende plekken in straat.
	Bovenleiding verplaatsen nodig	*Uitzoeken in ontwerp* Meest gunstig voor BL doordat spoor flauwste slinger heeft.	*Uitzoeken in ontwerp*	*Uitzoeken in ontwerp*	*Uitzoeken*
	Beschikbare rijruimte spoor voor meerijdend autoverkeer	6,30 meter	6,30 meter	6,30 meter	6,30 meter algemeen, 6,05 meter ter hoogte van halte stad-in.
	Ligging spoor (Bochtstraal tram minder, is minder geluid, beter verkeersbeeld, minder onderhoudskosten) Bij wegrijden halte voor kruising is het hinder in optrekken	Spoor rechte ligging met slinger over kruising, slinger voor halte 'stad-uit'.	Geen slinger	Geen slinger.	Geen slinger.
Fiets	Breedte fietspad stad -in	2,50 meter, uitbuiging t.h.v. halte stad-in	2,50 meter	2,50 meter	2,50 meter
	Breedte fietspad stad-uit	2,50 meter, uitbuiging t.h.v. halte stad uit	2,50 meter	2,50 meter	2,50 meter
	Fietspad rechtdoor stad-in	Grote slinger.	Grote slinger.	Grote slinger.	Grote slinger.
	Fietspad rechtdoor stad-uit	Grote slinger.	Flauwe slinger.	Grote slinger.	Grote slinger.
	Fietspad rechtdoor bij halte Coehoornstraat 'stad-in' (extra kans)	Ja	Nee	Ja	Ja
	Fietsparkeren	Verplaatsen.	Plekken blijven behouden.	Verplaatsen. Vraag naar meer capaciteit op deze plek, zie data Fietsparkeren.	Verplaatsen. *Uitzoeken welke aantallen.* Vraag naar meer capaciteit op deze plek, zie data Fietsparkeren.
Voetgangers	Breedte voetpad 'stad-in' minimaal 2,0 meter	Minimaal 2,11 meter ter hoogte halte, 4,24 meter voor halte.	Zijde stad in conform huidige maatvoering (>4 meter)	min. 2,09 meter ter hoogte van halte, na halte naar 4,26 meter.	min. 2,09 meter ter hoogte van halte, na halte naar 4,26 meter.

2

B4 Bijlage 4: Toelichting afweging varianten nieuwe tramhalte Czaar Peterstraat

Bijlage bij toelichting afweging haltelocatie Czaar Peterstraat – weging 4 overgebleven varianten

Thema	Detail	**Variant 1 B** Cruquiusstraat, haltes voor de kruising Minimale spoorslinger	**Variant 3 B** Behoud halte Coehoornstraat 'stad-in', halte 'stad-uit' voor kruising Verschoven halte Coehoornstraat naar zuiden	**Variant 5B** Eerste Leeghwaterstraat, haltes na de kruising Geen spoorslinger	**Variant 7B** Halte 'stad-uit' rond Cruquiusstraat, halte 'stad-in' rondom Eerste Leeghwaterstraat Haltes voor kruisingen
	Breedte voetpad 'stad-uit' minimaal 2,0 meter	minimaal 2,02 meter ter hoogte van halte, 4,33 meter voor halte. NB: let op, geveltuintjes aanwezig, dus niet overal 2,02 m beschikbaar!	minimaal 2,02 meter ter hoogte van halte, 4,33 meter voor halte. NB: let op, geveltuintjes aanwezig, dus niet overal 2,02 m beschikbaar!	min. 2,0 meter ter hoogte van halte, na halte naar 4,24 meter	minimaal 2,02 meter ter hoogte van halte, 4,33 meter voor halte. NB: let op, geveltuintjes aanwezig, dus niet overal 2,02 m beschikbaar!
Autoverkeer	Beschikbaarheid parkeerplaatsen	geen effect, gehandicapte pp blijft bereikbaar	geen effect, gehandicapte pp blijft bereikbaar	geen effect (geen pp aanwezig)	geen effect (geen pp aanwezig)
	Doorstroming autoverkeer	Kans op wachten voor tram bij aankomen kruising. Ander verkeer op kruising rijdt beter door.	Coehoornstraat niet nabij kruising. Kans op wachten voor tram bij aankomen kruising stad-uit. Ander verkeer op kruising rijdt beter door.	Kans op wachten tram voor kruising, verkeer dat andere richtingen in wil wordt hiermee geblokkeerd. Verkeer dat achter tram rijdt kan nu wel direct op kruisingen de zijstraten in, minder kans op wachten.	Kans op wachten voor tram bij aankomen kruising. Ander verkeer op kruising rijdt beter door.
	Mogelijkheid laden en lossen	1 la/lo plek vervalt door ligging halte stad uit	1 la/lo plek vervalt door ligging halte stad uit	geen effect (geen la/lo aanwezig)	1 la/lo plek vervalt door ligging halte stad uit
Openbare ruimte en groen	Aantal bomen te kappen	**Halte stad uit,** 4 stobbes kunnen niet herplant worden. In totaal 4 boomplaatsen weg. **Halte stad in,** 2 bomen kappen, 2 stobbes kunnen niet herplant worden. In totaal 4 boomplaatsen. **->** In totaal 8 boomplaatsen (2 bomen kappen)	**Halte stad uit,** 4 stobbes kunnen niet herplant worden. In totaal 4 boomplaatsen weg. **Halte stad-in,** NVT -> In totaal 4 boomplaatsen minder (0 bomen kappen)	**Halte stad uit,** 4 bomen kappen, 4 boomplaatsen weg. **Halte stad in,** 4 bomen kappen, 1 stobbe kan niet herplant, in totaal 5 boomplaatsen weg -> In totaal 9 boomplaatsen minder (4 bomen kappen)	**Halte stad uit,** 4 stobbes kunnen niet herplant worden. In totaal 4 boomplaatsen weg. **Halte stad-in ,** 4 bomen kappen, 1 stobbe kan niet herplant worden, in totaal 5 boomplaatsen weg. -> In totaal 9 boomplaatsen weg (4 bomen kappen).
	Terrassen	Geen effect, niet aanwezig	geen effect, niet aanwezig	Terras huisnummer 106. Niet duidelijk of dit reguliere vergunning is, of enkel vanwege COVID. Wellicht toch ruimte om terras te behouden.	geen effect, niet aanwezig
	Kans op vergroening	Ja, ter hoogte van Coehoornhalte stad in en stad uit	Enkel voor de op te heffen halte Coehoornstad-uit kans op vergroening.	Ja, ter hoogte van Coehoornhalte stad in en stad uit	Ja, ter hoogte van Coehoornhalte stad in en stad uit
	Functie in nabije omgeving (begane grond)	Sportschool, en deel winkels/horeca. Drie kanten straat enkel woningen.	Sportschool, andere zijde woningen. Coehoornstraat is bestaande halte.	Drie kanten winkels/horeca, een zijde woningen.	Sportschool, en deel winkels/horeca. Twee kanten winkels/horeca. Eén kant woningen.