Gemeente Amsterdam

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

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

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

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

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

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

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

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

Er zijn destijds ruim 40 inspraakreacties binnengekomen. In de reacties werd vaak een pleidooi gehouden om breder te kijken dan alleen naar maatregelen voor de tram, maar kijk ook naar meer

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

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

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

Voorkeursvariant

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

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

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

Mevrouw Barendregt geeft een uitgebreide toelichting op de mogelijk plek voor de nieuwe halte. Doordat de halteperrons toegankelijk moeten zijn, moeten zij minimaal 2,30 m breed zijn, liefst 2,70 m en 31 m lang. Door de beperkte ruimte tussen de bomenrij en trambaan betekent dit dat de halteperrons niet recht tegenover elkaar passen, maar schuin uit elkaar gelegd moeten worden (zogenaamde bajonetligging). Ook is er ter plaatse van de toegankelijke halteperrons geen ruimte

voor bomen op het trottoir. Afhankelijk van waar de perrons komen te liggen in de straat betekent dit dat max.5 bomen per perron verwijderd moeten worden. Geprobeerd wordt het aantal weg te halen bomen elders in de straat te planten, of elders in de buurt.

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

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

Vervolgens licht mevrouw Barendregt de verdere planning toe. In december wordt de Nota van Uitgangspunten met de Nota van Beantwoording vastgesteld door het college van B&W. Het verslag van deze avond en alle reacties worden aan de stukken toegevoegd. Na vaststelling door B&W wordt de Nota van Beantwoording op de website geplaatst. In januari/februari 2022 wordt de Nota van Uitgangspunten besproken in de raadscommissie – daar kunt u nog inspreken – en door de gemeenteraad. Als u wilt inspreken bij de raadscommissie moet u zich uiterlijk 48 uur van tevoren aanmelden. De stukken van de commissie worden ongeveer een week van tevoren openbaar, via www.amsterdam.raadsinformatie.nl.
Na de besluitvorming start de volgende projectfase, met het opstellen van een programma van eisen waar het ontwerp aan moet voldoen. Daarna wordt het ontwerp uitgewerkt tot definitief ontwerp. Als alles volgens planning verloopt zal dit in 2024 gereed zijn en wordt dit voorgelegd aan het bestuur voor akkoord en wordt een uitvoeringsbudget aangevraagd. In 2025 wordt dan het contract opgesteld en een aannemer geselecteerd, In 2026 start de uitvoering.

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

Vragen en reacties aan de hand van de presentatie

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

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

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

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

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

veegwagens van de reinigingsdienst via de route Dijksgracht Oost. Deze route is voor het zwaardere verkeer niet toegankelijk.

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

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

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

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

Een bewoner die aangeeft vaak en veel te fietsen vraagt naar het profiel van het fietspad, wordt dit vlak of een ontwerp met wat 'vergevingsgezinde' randen waardoor je gemakkelijker kunt uitwijken? Bij het huidige fietspad richting Hoogte Kadijk zit aan de beide zijden een soort gootje en een verhoging naar de trambaan en het trottoir, waardoor je bij uitwijken kan vallen. De heer

Kooring, verkeersontwerper, geeft aan dat een fietspad standaard wordt afgescheiden met een band. In deze situatie is het een overweging om beide zijden gelijk te maken met de trambaan, zodat er meer ruimte ontstaat voor uitwijken, maar fietsers wel veilig afgeschermd worden van de tram. Dit wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt. Er wordt gevraagd waarom wordt er in de Czaar Peterstraat afgeweken wordt van een fietsstraat terwijl dit op de Binnenring uitgangspunt is. Omdat het uitgangspunt is de huidige bomen zoveel mogelijk te laten staan resteert bij de herinrichting alleen de ruimte tussen de bomen. Een fietsstraat moet minimaal 4 m breed zijn, liefst 4,50 m, dat past hier niet naast de trambaan en fietspad stad-in.

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

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

Een laatste vraag over het profiel gaat over het voorkomen van haakse bochten in het fietspad. Ter hoogte van de nieuwe halteperrons wordt het fietspad uitgebogen. Op dit moment is de hoek op het fietspad bij de halte 1e Coehoornstraat redelijk scherp, kan dit voorkomen worden? In de ontwerpfase wordt dit zeker meegenomen.

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

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

Uit de onderzoeken naar de bomen in 2016 en 2017 blijkt dat niet alle bomen in goede staat zijn, moet dit niet opnieuw onderzocht worden is de vraag. Volgens mevrouw Barendregt was in 2018 het uitgangspunt dat alle bomen zouden worden vervangen, omdat een groot deel is aangetast door schimmels en onherstelbaar verzwakt. Daar wordt inmiddels anders tegenaan gekeken.

Voordat de herinrichting in uitvoering gaat wordt er een boom-effectanalyse uitgevoerd, zodat de juiste maatregelen genomen kunnen worden om de bomen waar nodig te beschermen tijdens de herinrichting.

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

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

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

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

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

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

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

Planning en vervolg
De Nota van Beantwoording kan worden ingezien als het college van burgemeester en wethouders deze heeft vastgesteld. De Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld door de gemeenteraad. De stukken worden een week voor de commissievergadering openbaar. Inspreken is mogelijk door dit minimaal 48 uur van tevoren aan te melden.