Inloopbijeenkomst herinrichting Czaar Peterstraat, 19 januari 2023

Locatie: voormalig restaurant Instock, Czaar Peterstraat 21 te Amsterdam

Aanwezig:

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

1. Opening

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

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

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

2. Presentatie herinrichting Czaar Peterstraat

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

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

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

Dit betekent het volgende:

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

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

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

Hiervoor hebben we in oktober en november 2022 verkeersonderzoek laten doen en trillingen en geluidsmetingen.
Het verkeersonderzoek bestond uit:

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

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

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

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

- Centrale ligging in de straat;
- Loopafstand naar de halte is voor het grootste deel van de buurt acceptabel, binnen de voor OV gehanteerde straal van 400 meter;

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

Op dit moment stel het projectteam een Programma van Eisen op. Hierin worden de eisen en wensen vanuit beleid en richtlijnen opgenomen, aangevuld met resultaten uit de diverse onderzoeken en gesprekken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Daar betrekken we u graag bij. U bent uitgenodigd om vragen te stellen en te reageren op de voorgestelde locatie van de tramhalte (rondom de Cruquiusstraat) en de verdere inrichting van de straat, met name over de invulling van de stoep en hoe de straat autoluwer kan worden gemaakt. Uw inbreng op deze avond wordt meegenomen.
U heeft tot en met 25 januari de gelegenheid om te reageren. Dit kan via de mail of via de enquête op onze website. Bewoners en belanghebbenden die hun mailadres hebben doorgegeven worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen, noteer dus in ieder geval uw gegevens op de presentielijst. Dan krijgt u ook het verslag van deze bijeenkomst, en beantwoording van de verzamelde vragen die bij de informatietafels in de andere ruimte gesteld zijn.

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

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

3. Vragen/antwoorden:

Een bewoner/belanghebbende wil weten wanneer de verkeersmeting - in de Czaar Peterstraat richting de Panamakade - is gedaan.
Mevrouw Barendregt antwoordt dat dit oktober 2022 was. De spreker verwacht dat de verkeersdrukte gaat toenemen wanneer de Piet Heintunnel weer opengaat. Het zou goed zijn om dan nog een keer een meting te doen. Ook in de andere richting: vanaf de Panamalaan. Mevrouw Barendregt meldt dat de heropening van de Piet Heintunnel niet tijdig is aangekondigd. Duidelijk is dat de tellingen nu al laten zien dat er sprake is van erg

veel doorgaand verkeer in de Czaar Peterstraat, dus alle reden om hier maatregelen tegen te bedenken bij de herinrichting.

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

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

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

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

Een bewoner geeft aan dat bomen op de zuidkant ook een schaduwfunctie hebben. Dat wordt in de toekomst steeds belangrijker in verband met de verandering van het klimaat. Kan er een (bouwkundige) oplossing gevonden worden om beschutting tegen de zon te creëren op de plekken waar nu bomen worden weggehaald voor de nieuwe halte? Dit is een belangrijk punt waar iedereen mee te maken krijgt.
Mevrouw Barendregt neemt deze opmerking mee en merkt tevens op dat er gezocht wordt naar manieren om de haltes te 'vergroenen', bijvoorbeeld in de vorm van groene plantjes op het dak en langs de wanden van de abri (wachtruimte op de halte), zoals op het Weteringcircuit.

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

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

Een bewoner wil weten wat de plannen zijn voor laden en lossen en pakketbezorging; moet dat allemaal over/op het fietspad?
Mevrouw Barendregt antwoordt dat de huidige plekken voor laden en lossen behouden blijven, dat er geen parkeerplekken bijkomen en dat de opties voor pakketbezorgingen nog nader uitgewerkt moeten worden.

Voor pakketbezorgers zullen we kijken of er een bezorgregime opgesteld gaat worden, ze zullen bijvoorbeeld vanaf laad-/losplekken met steekwagens pakketten moeten bezorgen, in plaats van stoppen op de weg voor de deur, dat gebeurt elders in het Centrum ook.

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

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

4. Presentatie onderzoek geluid en trillingen door het verkeer

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

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

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

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

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

5. Vragen/antwoorden:

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

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

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

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

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

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

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

Gestelde vragen & suggesties bij de informatietafels:

AUTO- EN FIETSVERKEER

- Toename autoverkeer door nieuwe wijk Oostenburg, dat minder aantrekkelijk maken.
  Reactie: Het merendeel van woon-/werkverkeer van Oostenburg dat per auto gaat zal de kortste route naar de Ring A10 nemen en dus via de Panamalaan en Piet Heintunnel aan- en afrijden. We zoeken naar opties om de Czaar Peterstraat autoluwer te maken en minder aantrekkelijk voor bijvoorbeeld voor pakketbezorgers voor omliggende straten.
- De kruising met de Frans de Wollantstraat is gevaarlijk en wordt nog gevaarlijker met de toename van verkeer van Oostenburg. Daar moet iets aan gedaan worden, o.a. veiliger zebra oversteken.
  Reactie: we gaan deze kruising verkeersveiliger inrichten, met de informatie uit het verkeersonderzoek en de opmerkingen hierover uit de buurt.
- Plaats paaltjes op hoek Oostenburgergracht tegen doorrijden afvalwagens gemeentewerf.
  Reactie: uw suggestie nemen we mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp.
- Kunnen jullie drempels op de trambaan maken? Ook bij de kruising bij de Wollantstraat.
  Reactie: op een trambaan is het niet goed mogelijk drempels aan te leggen, wel bekijken we mogelijkheden de snelheid van het meerijdende autoverkeer te beperken, met ribbels, of andere markering bijvoorbeeld.

- Om de snelheid van (elektrische) fietsers af te remmen en meer groen in de straat te maken: plaats een 'ei' in de straat bij de kruising met de Cruquiusstraat (plantenbakken, zoals bij Museumbrug).
  Reactie: we hebben uw idee besproken met u; omdat de straat smal is kunnen we geen bloemborders maken. Wel kijken we nog naar de vormgeving van de fietspaden bij de kruising, om inderdaad ter hoogte van de tramhalte en de kruising de snelheid eruit te halen.
- Er wordt veel op de stoep gefietst, kan de gemeente handhaven?
  Reactie: de gemeente heeft te weinig handhavers om overal ongewenst gedrag te beboeten. Met de herinrichting maken we de straat mooier, we hopen dat dit ook leidt tot beter gedrag.

FIETSPARKEREN

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

GROEN

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

BEREIKBAARHEID, LADEN/LOSSEN

- Waar komt plek voor laden lossen? Moeten fietsers dan over trambaan en staan auto's dan op het fietspad? Kunnen laad-/losplekken bij de DHL/postophaalpunten komen> en in de buurt van restaurants?
  Het huidige aantal laad-/losplekken blijft, we gaan nog bij de ondernemersvereniging na of dat voldoende is. We willen in overleg met de ondernemers nadenken na over venstertijden voor laden-/lossen, of extra plekken. Maar auto's kunnen niet meer overal stoppen, dan blokkeren zij het fietspad. Bezorgers zullen dus vaker met steekwagens pakketten moeten bezorgen, net als op vele andere plekken in het Centrum.
- Hoe lang gaat dit duren, hoe wordt de bereikbaarheid winkel/restaurants gegarandeerd (tijdens de herinrichting). Kan de herinrichting ook eerder worden uitgevoerd dan 2026?
  De werkzaamheden gaan zeker een jaar duren; de straat wordt waarschijnlijk in fasen aangepakt, om de buurt bereikbaar te houden. Hoe de fasering er uit gaat zien is nu nog niet bekend. Wel weten we dat Liander

de gasleidingen wil vernieuwen, mogelijk heeft Waternet ook werk aan de leidingen. Dat betekent dat de stoep ook langere tijd open gaat. Woningen en winkels blijven in ieder geval voor voetgangers bereikbaar. De werkzaamheden starten op z'n vroegst na de zomer 2025, eerder hebben wij geen uitvoeringsbesluit/budget. Het hangt ook af van de planning van andere projecten in de omgeving.

TRAM/HALTE

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

OPENBARE VERLICHTNG/ STENEN/ STRAATMEUBILAIR

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

OVERIG

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

--- /// ---