



Gemeente  
Amsterdam

# Concept Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat

tussen Oostenburgergracht/Cruquiuskade en Frans de Wollantstraat



Vrijgegeven voor inspraak door het college van burgemeester en wethouders  
Inspraakperiode: 6 juni tot 17 juli 2018

Onderdeel van de planstudie Investeringsagenda OV Traject 10 Oostelijke  
binnenring.

Projectnummer: 29997

Voor akkoord (handtekening en datum):

Ambtelijk opdrachtgever:

Projectmanager:

Voor akkoord:

|           | Naam                          | Paraaf en datum |
|-----------|-------------------------------|-----------------|
|           |                               |                 |
| Opsteller | Tim van Muijden               |                 |
| Controle  | Projectteam Czaar Peterstraat |                 |
| Vrijgave  | Désirée Barendregt            |                 |

# Inhoud

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Samenvatting</b>                                    | <b>4</b>  |
| <b>1 Inleiding</b>                                     | <b>7</b>  |
| 1.1 Achtergrond  | 7         |
| 1.2 Doel Nota van Uitgangspunten                       | 8         |
| 1.3 Aanpak   | 9         |
| <b>2 Doel van het project</b>                          | <b>10</b> |
| <b>3 Context project</b>                               | <b>11</b> |
| 3.1 Beleidskader                                       | 11        |
| 3.1.1 Visie documenten                                 | 11        |
| 3.1.2 Stedelijke kaders                                | 12        |
| 3.1.3 Agenda's en Programma's                          | 14        |
| 3.2 Omgevingsprojecten                                 | 15        |
| <b>4 Analyse en probleemstelling</b>                   | <b>17</b> |
| 4.1 Gemotoriseerd verkeer                              | 17        |
| 4.2 Verkeersintensiteiten                              | 18        |
| 4.3 Verkeersveiligheid                                 | 20        |
| 4.4 Openbaar vervoer                                   | 21        |
| 4.5 Voetgangers (incl. verblijfsfunctie)               | 23        |
| 4.6 Fietzers   | 24        |
| 4.7 Ruimtelijk beeld                                   | 25        |
| 4.8 Ondergrond   | 26        |
| 4.9 Technische eisen inrichting                        | 27        |
| <b>5 Ontwerpverkenning</b>                             | <b>28</b> |
| 5.1 Randvoorwaarden ontwerpverkenning                  | 28        |
| 5.2 Toetsingsproces                                    | 29        |
| 5.3 Oplossingsrichtingen                               | 30        |
| 5.4 Beschrijving oplossingsrichtingen                  | 31        |
| 5.5 Beschrijving uitwerkingsprincipes                  | 34        |
| 5.6 Afgevalen oplossingsrichtingen                     | 36        |
| <b>6 Uitgangspunten voor ontwerp</b>                   | <b>38</b> |
| 6.1 Randvoorwaarden voor het ontwerp Czaar Peterstraat | 38        |
| <b>7 Conclusie</b>                                     | <b>40</b> |

# Samenvatting

De Amsterdamse binnenstad wordt alsmaar drukker. De Binnenring is een belangrijke verbindings-route voor fietsers en het openbaar vervoer en loopt vanaf het Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat in een halve ring om het centrum heen. De Binnenring wordt opnieuw ingericht, zodat deze drukke verbindingsroute - ook in de toekomst - de toegenomen drukte in het openbaar vervoer en de grote hoeveelheid fietsers aan kan. De gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en het GVB werken binnen het project Binnenring samen aan deze opgave.

Daarom wordt - om de doorstroming van de tram te verbeteren - bij de Czaar Peterstraat bekeken of het strengelspoor (zie afbeelding) vervangen kan worden door dubbelspoor. Ook wordt bekeken of de twee tramhaltes samengevoegd kunnen worden tot één tramhalte met een gelijkvloerse in/uitstap.



## Inspraak concept-Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat

Op 6 juni 2018 start de inspraakperiode voor de concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) met verschillende oplossingen voor het strengelspoor en het samenvoegen van tramhaltes. Bewoners en belanghebbenden kunnen tot 17 juli 2018 hun reactie geven.

## Czaar Peterstraat

Met de inwerkingtreding van de Noord/Zuidlijn worden de Oost-Westverbindingen steeds belangrijker. Zo neemt aantal trams in de Czaar Petersstraat – onderdeel van Plusnet openbaar vervoer - toe van 7 tot 8 trams per uur. Verderop op het traject van de Binnenring neemt dit aantal zelfs toe naar 26 trams per uur.

Tijdens de voorbereidingen van de concept-NvU is gekeken hoe tramlijn 10 beter kan doorstromen waardoor de reistijd korter wordt en de betrouwbaarheid van tramlijn 10 te verbeteren. Tijdens de voorbereidingen is een aantal knelpunten van de Czaar Peterstraat in kaart gebracht.

## Knelpunten

- Aanwezigheid van het strengelspoor. Twee sporen worden dan over een korte afstand verstrengeld tot één spoor. Als trams elkaar hier vanuit tegenovergestelde richting tegenkomen, moeten ze op elkaar wachten en daarmee wordt tijd verloren.
- De aanwezigheid van drie haltes op zeer korte afstand van elkaar op de Hoogte Kadijk en in de Czaar Peterstraat. Dit maakt dat de tram op korte afstand vaak moet halteren.
- Ter hoogte van het spoorviaduct moet de tram afremmen, omdat de hoogte van het viaduct eigenlijk onvoldoende is om de bovenleiding op de juiste hoogte aan te brengen.

## Oplossingen

Verschillende oplossingsrichtingen zijn onderzocht. Bij de oplossingen is ook gekeken naar de overige verkeersdeelnemers. Zo is de Czaar Peterstraat ook een zeer belangrijke verkeersader voor fietsers (Plusnet fiets). De verwachting is dat het fietsverkeer in de toekomst zal gaan toenemen. Dit mede door de komst van 1500 woningen op Oostenburg, woningen op het Zeeburgerpad en een loop- en fietsbrug van het Zeeburgereiland naar Sporenburg. Uiteindelijk zijn er twee oplossingsrichtingen overgebleven die een aanzienlijke verbetering van de rijtijd en de betrouwbaarheid van de tram opleveren.

### Vraagstellingen inspraak concept-NVU Czaar Peterstraat

**1. Twee tramhaltes samenvoegen en vervangen door een nieuwe halte én vervangen strengelspoor door dubbelspoor**

Tramhalte 'stad-in' tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leegwaterstraat en de tramhalte 'stad-uit' ten zuiden van de afslag Cruquiusstraat.

**2. Haltes Coehoornstraat en Eerste Leegwaterstraat samenvoegen waarbij één van de twee bestaande haltes gehandhaafd blijft én strengelspoor vervangen door dubbelspoor**

Twee opties tramhaltes:

- 1. Tramhalte 'stad-in' de Coehoornstraat behouden en een nieuwe plek voor tramhalte 'stad-uit'.**
- 2. Tramhalte 'stad-uit' bij de Eerste Leegwaterstraat behouden en een nieuwe plek voor tramhalte 'stad-in'.**

De nieuwe tramhalte kan gemaakt worden op drie verschillende locaties:

- 1. Tussen de te behouden 'stad-in' halte van de Coehoornstraat en de Cruquiusstraat**
- 2. Tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leegwaterstraat**
- 3. Ter hoogte van het voormalige strengelspoor (tussen de 1e Leegwaterstraat en de 2<sup>e</sup> Leegwaterstraat)**

### Inpassing tramhaltes in de straat

Bij de uitwerking van beide oplossingsrichtingen zal een afweging gemaakt moeten worden welke gevolgen acceptabel zijn. Het profiel van de Czaar Peterstraat is niet breed, waardoor er bij de verdere uitwerking keuzes gemaakt moeten worden: rijdt het autoverkeer achter de halte langs (conform huidige situatie met de fiets mee) of rijdt het autoverkeer (deels) voor de halte langs (mee met de tram). De Czaar Peterstraat heeft eenrichtingsverkeer voor auto's vanaf de Wittenburgergracht naar het spoorviaduct

**1. Autoverkeer achter de tramhalte langs laten rijden**

Bij deze uitwerking rijdt de auto achter de tramhalte langs, zoals in de huidige situatie.

- |           |   |
|-----------|---|
| Voordeel: | Tram gescheiden van overig autoverkeer  |
| Nadeel:   | Niet alle bomen kunnen worden teruggeplaatst (10 tot 20 bomen komen niet terug) en minder ruimte voor stoep (ter hoogte van nieuwe haltes), |

**2. Autoverkeer voor de tramhalte laten rijden**

Bij deze uitwerking rijdt de auto (deels) over de trambaan.

|           |  |
|-----------|--|
| Voordeel: | Nagenoeg alle bomen kunnen worden teruggeplaatst (mogelijk 5 tot 10 bomen, afhankelijk van uitwerking op een andere locatie), voetpad wordt maar (beperkt) smaller ter hoogte van de haltes(s) |
| Nadeel:   | Tram wordt mogelijk opgehouden door de auto, auto en tram moeten samenvoegen en rekening met elkaar houden, auto en fiets moeten samenvoegen en rekening met elkaar houden                     |

### **Afgevallen oplossingen**

Er zijn meerdere oplossingen onderzocht, maar uiteindelijk afgevallen. Zoals:

- Het verruimen van de doorrijhoogte onder het spoorviaduct. De hoge kosten van deze ingreep staan niet in verhouding met de geringe toename in rijtijd tegenover.
- Het gebruik van een "Duitse halte"; hierbij is de halte opgenomen in de straat, er is dus geen apart perron meer. Het halteperron wordt ook gebruikt door fiets en auto. Dit dubbele gebruik kan in de Czaar Peterstraat conflicten opleveren tussen het verkeer en de reizigers (fietsers die doorrijden), wat ten koste kan gaan van de verkeersveiligheid.
- Perrons recht (één halte met twee perrons) tegenover elkaar, in plaats van parallel in de straat, zal ten koste gaan van voetpad, bomen, parkeerplaatsen, fietsnietjes, nutsvoorzieningen, lichtmasten en verkeersborden die verplaatst moeten worden. In dit geval blijft er te weinig ruimte over een voetpad.
- Autoverkeer omleiden via de parallelstraten (Conradstraat en Blankenstraat) zodat meer ruimte ontstaat op de Czaar Peterstraat voor een tramhalte; het omleiden gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Czaar Peterbuurt. En met name de Blankenstraat is eigenlijk te smal voor een toename van het autoverkeer.
- Ook het opheffen van alleen de halte Eerste Leeghwaterstraat of halte Eerste Coehoornstraat bleek geen optie; overwegingen waren hierbij de afstanden tussen de haltes en het toegankelijk maken van de perrons.

### **Inspraak concept NvU Czaar Peterstraat**

Op dit moment is er nog geen voorkeur voor een oplossingsrichting. Aan de hand van de inspraak hoopt het projectteam nieuwe informatie op te halen om uiteindelijk een advies te kunnen voorleggen aan de gemeenteraad. Deze wordt in de volgende projectfase verder uitgewerkt.

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

**Om de stad ook in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden, werkt de gemeente Amsterdam samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en het GVB aan een efficiënter openbaar vervoernetwerk. Onder andere door het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer (OV) en betrouwbare reistijden voor de reiziger.**

Het verbeteren van de doorstroming van de verschillende modaliteiten (fiets, OV en auto) is één van de speerpunten van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) van de gemeente Amsterdam. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit worden keuzes gemaakt welke vervoersmiddelen in een straat gefaciliteerd worden. Uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn 54 maatregelen naar voren gekomen, waaronder het versneld uitvoeren van de Investeringsagenda Openbaar Vervoer (IA-OV).

*De IA-OV is op 10 december 2013 door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam vastgesteld. In de IA-OV zijn ruim 300 maatregelen afgewogen om een betrouwbaar OV-netwerk te realiseren dat goed doorstroomt, rekening houdend met toekomstige bezuinigingen. Het gaat daarbij om maatregelen voor zowel de OV-infrastructuur als om OV-knooppunten en om generieke maatregelen voor het hele OV-netwerk.*

*In de IA-OV zijn voor tien OV-trajecten binnen Amsterdam de knelpunten beschreven die de tram of bus op deze trajecten tegenkomen. Eén van de trajecten is het traject Oostelijke Binnenring (traject 10). De verbetering van de kwaliteit van de belangrijkste tramlijnen is van groot belang om – ondanks de noodzakelijke besparingen – het comfort te kunnen blijven behouden en tegelijkertijd het OV een grotere rol te laten spelen bij het handhaven van de leefbaarheid en het verbeteren van de luchtkwaliteit.*

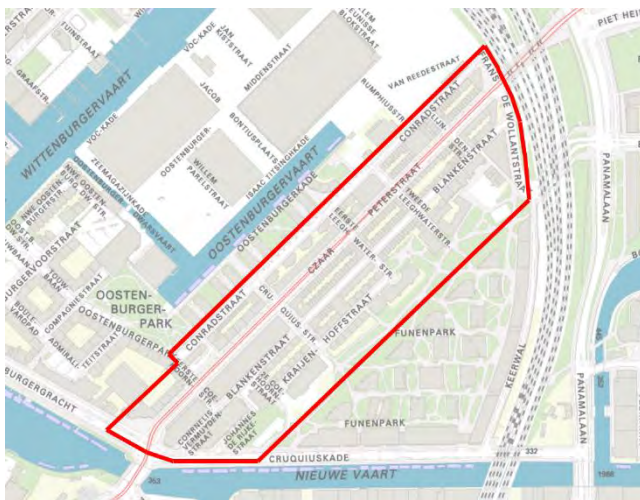
In 2016 is voor alle tien trajecten een Startnotitie 'Investeringsagenda OV tien trajecten' opgesteld waarin kansrijke maatregelen zijn opgenomen om de snelheid en betrouwbaarheid van het OV op de betreffende trajecten te verbeteren, in duidelijke samenhang met gevolgen voor andere verkeersdeelnemers en de omgeving. Op basis van de Startnotitie heeft het bestuur het Principebesluit genomen (juni 2016) en een voorbereidingskrediet voor PBI (planvorming, besluitvorming infrastructuur) Fase 2 beschikbaar gesteld (september 2016).

In de bijlage van de Startnotitie zijn tien Afwegingsnotities opgenomen. In de Afwegingsnotitie voor traject 10 Oostelijke Binnenring staan de maatregelen beschreven die als kansrijk werden aangemerkt om de OV-knelpunten op het traject Oostelijke Binnenring aan te pakken. Ook is een overzicht gegeven van maatregelen die als niet-kansrijk zijn beoordeeld. De afwegingsnotitie vormt de basis voor de verdere uitwerking in PBI Fase 2. PBI Fase 2, de Uitgangspuntenfase heeft als doel het beantwoorden van de vraag of de maatregelen die in Fase 1 bedacht zijn, mogelijke oplossingen zijn voor de benoemde knelpunten, of er mogelijk geld is voor deze oplossing en of het aanpakken van het probleem daarom vanaf dit moment als project wordt aangemerkt.

In de Czaar Peterstraat worden de volgende knelpunten voor het OV gezien:

- Aanwezigheid van het strengelspoor, door om en om halteren wordt tijd verloren.
- De aanwezigheid van drie haltes op zeer korte afstand van elkaar op de Hoogte Kadijk en in de Czaar Peterstraat. De haltecirkels van de halte Hoogte Kadijk en de halte Eerste Leeghwaterstraat overlappen elkaar, de halte Eerste Coehoornstraat ligt hier middenin, zie Figuur 8. Dit maakt dat de tram op korte afstand vaak moet halteren.
- Ter hoogte van het spoorviaduct moet de tram afremmen, omdat de hoogte van het viaduct eigenlijk onvoldoende is om de bovenleiding op de juiste hoogte aan te brengen.

De kansrijke maatregelen die in Fase 1 zijn bedacht, zijn verder uitgewerkt in ontwerpverkenningen in deze NvU.



Figuur 1 Plangebied

## 1.2 Doel Nota van Uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten (NvU) heeft de volgende doelen:

- Invulling geven aan de bevoegdheid van de centrale stad: functioneel beheer plus- en hoofdnetten (auto, OV en fiets), verantwoordelijk voor vervanging en reconstructie van het Plusnet & Hoofdnet Auto en het stimuleren van de kwaliteit van de openbare ruimte.
- De inrichtingseisen bestuurlijk vaststellen.
- Een toetsingskader maken voor de volgende fases, inclusief het Programma van Eisen en het ontwerp.



### 1.3 Aanpak

**Om te komen tot de NvU worden een aantal stappen doorlopen. Allereerst wordt de context van het project geschetst. Daarnaast vindt een analyse plaats van de huidige situatie, de knelpunten en de wensen. Uit diverse overleggen met de verschillende betrokkenen, bestaande onderzoeken en het onderzoeken van de huidige situatie op diverse gebieden zijn deze knelpunten en wensen naar voren komen.**

Door middel van een ontwerpverkenning wordt gekeken of aan alle wensen tegemoet gekomen kan worden en of eventuele knelpunten kunnen worden opgelost. De consequenties van de verschillende wensen worden hierbij in beeld gebracht. Als blijkt dat niet alle wensen te realiseren zijn, wordt een afweging en keuze gemaakt uit de verschillende mogelijkheden. Deze keuze resulteert in een aantal oplossingsrichtingen en de bijbehorende uitgangspunten en randvoorwaarden.

Na het opstellen van de NvU wordt deze voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC) om advies uit te brengen. Vervolgens vindt buurtparticipatie en de bestuurlijke besluitvorming plaats, inclusief advies stadsdeel Centrum en definitief advies van de CVC, met de uiteindelijke vaststelling van de NvU door de gemeenteraad.

## 2 Doel van het project

**Het Amsterdams OV verandert. Door slim en gericht te investeren, werken Amsterdam, GVB en Vervoerregio vanuit de Investeringsagenda OV samen aan maatregelen die de doorstroming en betrouwbaarheid van het Amsterdams OV verbeteren. Zo wordt gewerkt aan een toekomstvast OV-netwerk van hoge kwaliteit, waarmee aan reizigers nu en in de toekomst de best mogelijke OV-verbindingen geboden worden. Hiermee is Amsterdam voorbereid op ontwikkelingen die van invloed zijn op het OV, zoals een nieuw lijnennet, de Noord/Zuidlijn, teruglopende financiële middelen en een almaar drukker wordende stad.**

Het OV staat hier niet op zich: het doel is een kwalitatief hoogwaardige, logische en doorgaande fiets- en OV-route te realiseren, met aandacht voor groen en openbare ruimte. Op de Binnenring wordt na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn een forse toename van het aantal tram- en busritten voorzien. De integrale opgave voor de Binnenring is het realiseren van een OV-fietscorridor, met ruimte voor de fiets en het OV en waarbij de auto te gast is. De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring.

## 3 Context project

### 3.1 Beleidskader

Voor het maken van keuzes bij toekomstige aanpassingen in het straatprofiel zijn bepaalde beleidskaders opgesteld. Deze kaders zijn sturend, omdat ze zijn vastgesteld door de centrale stad. Of de kaders geven richting bij het maken van een afweging, omdat het een leidraad betreft. Dit beleidskader wordt in onderstaande paragrafen beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen beleidsdocumenten: op strategisch niveau de visiedocumenten, daaronder de uitwerking in stedelijke kaders met handboeken en voor het wegontwerp de leidraad CVC. Daarnaast onderscheiden we agenda's en programma's. Per type beleidsdocument wordt aangegeven waar de prioriteiten liggen en welke invloed deze beleidskeuzes hebben op de Investeringsagenda OV.

#### 3.1.1 Visie documenten

##### *Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)*

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. De aanpak beschrijft op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

##### *Visie Openbare Ruimte (2017)*

In deze visie worden ambities voor de Amsterdamse openbare ruimte van 2025 geformuleerd. Om uitspraken te doen over de toekomst moeten we het verleden van de Amsterdamse openbare ruimte kennen. De beelden in de visie laten opmerkelijke veranderingen zien tussen Toen en Nu. De beelden geven ook inzicht in de opgave voor de toekomst. De stad groeit harder dan ooit en de druk op de openbare ruimte neemt toe. Waar de Mobiliteitsaanpak (2013) en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) met name ingaan op de verkeersfunctie van de openbare ruimte, ligt in deze visie de nadruk op de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Met name in de stadsstraten is dit een punt van aandacht. Met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de afname van het autogebruik ziet de visie kansen voor het optimaliseren van het tramnet en prioriteit te geven aan verblijven en het verbeteren van de doorstroming van het verkeer. Dit sluit aan op de doelstelling van de Investeringsagenda Openbaar Vervoer om de betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar (tram)vervoer in de stad te verbeteren. Deze doelstelling was aanleiding tot de studie die heeft geleid tot de voorliggende nota van uitgangspunten.

##### *Andere visie documenten welke sturend zijn geweest:*

- *Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam (2011)*

### 3.1.2 Stedelijke kaders

#### *Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam*

In het Beleidskader Verkeersnetten staan de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. Het Beleidskader is nodig om ervoor te zorgen dat er een duidelijke hiërarchie is in de structuur van de wegen in de stad. Op het ene stuk weg is de auto bijvoorbeeld belangrijk, op het andere de voetganger. Hierbij is onderscheid gemaakt in Plusnetten, Hoofdnetten en overig. Door dit onderscheid te maken, wordt het maken van keuzes bij de inrichting van wegen vereenvoudigd. Het kader wordt gebruikt als basis voor keuzes voor investeringen in de verkeersnetten en voor het maken van keuzes als – bijvoorbeeld door ruimtegebrek - niet aan alle doelen en eisen kan worden voldaan. Het is ook het kader van de gemeente om ruimtelijke plannen aan te toetsen.

#### *Leidraad Centrale Verkeerscommissie*

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

#### *Beleidskader Puccinimethode (vaststelling begin 2018)*

Dit kader is een uitbreiding van het 'Handboek Puccinimethode Rood, deel 1' uit 2014. De belangrijkste uitbreiding is de toevoeging van de 'Puccinimethode Groen'. Hierin staan standaarden voor al het Amsterdamse groen. Ook staan er nu afspraken in over de vormgeving van openbare verlichting (dit was onderdeel van het voormalige Beleidskader Verlichting uit 2005) en het straatmeubilair.

De Puccinimethode Rood is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen zoals 30x30 betontegels en gebakken klinkers een hoge kwaliteit te bereiken. De methode geeft deze ambitie (zowel inhoudelijk als procesmatig) vorm en staat voor de totstandkoming van één Amsterdamse traditie en cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte.

#### *Koers 20/25*

Met de acties uit Koers 2025 schept het gemeentebestuur voor de periode tot 2025 ruimte voor het realiseren van 50.000 woningen in de stad. De aankomende jaren vindt woningbouwontwikkeling plaats op Stadswerf Oostenburg, Zeeburgerpad en het Cruquiseiland. Dit kan gevolgen hebben voor het aantal (fiets)verkeersbewegingen in de straat.

#### *Vervoerplan 2018 (vastgesteld door Vervoerregio december 2016)*

Het Vervoerplan van het GVB geeft aan waar en hoe in 2018 (gelijktijdig met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn) het stads- en streekvervoer aan gaat sluiten op de Noord/Zuidlijn en hoe het overig deel van het lijnennet er uit komt te zien. Ook dienstregelingen en frequenties zijn in het vervoerplan vastgelegd. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft dit getoetst aan de Programma's van Eisen voor het openbaar vervoer, onder andere op het gebied van kwaliteit en bereikbaarheid. Het aantal trams in de Czaar Peterstraat stijgt van 7 naar 8 per uur per richting in de middagspits.

### Stadsstraat

Een stadsstraat wordt gedefinieerd als een straat met een belangrijke verblijfs- en economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie. Het karakter van de straat als winkelstraat kan beter worden geaccentueerd door de straat meer in te richten als stadsstraat. De stadsstraat heeft ten minste de volgende karakteristieken:

- Ligt altijd in intensief bebouwd gebied
- Heeft verblijfs- én verkeersfunctie(s)
- Ligt in verkeersnetwerken: fiets, OV, auto
- Bevat tal van voorzieningen
- Is relatief druk
- Is doorgaans brede(re) en lange(re) straat
- Is bekende(re) straat
- Bevat grote(re), hoge(re), representatieve(re) gebouwen.

In het Definitieve Onderzoeksrapport Stadsstraten van augustus 2017 door de gemeentelijke afdeling Ruimte en Duurzaamheid is de Czaar Peterstraat aangemerkt als potentiële stadsstraat. Net als bij bestaande stadsstraten is er voor de verschijningsvorm van de toekomstige stadsstraten geen sjabloon. De lokale kenmerken en kansen van de nog onvoldragen stadsstraten of nieuw te ontwikkelen stadsstraten zijn verschillend en vereisen een creatief ontwerp en locatiespecifiek programma. Aandachtspunt is dat in het Definitieve Onderzoeksrapport Stadsstraten wordt aangegeven dat de aanwezigheid van een strengelspoor kan bijdrage aan de kwaliteit van een stadsstraat. Dit staat haaks op de wens om het strengelspoor te verwijderen. Tijdens de verdere uitwerking van een oplossingsprincipe dient rekening gehouden te worden met de uitgangspunten van een stadsstraat om een toekomstige aanduiding als stadsstraat niet onmogelijk te maken.



Figuur 2 Verandering gedeelte tramnet gericht op metro (bron: Lijnennetvisie 2018)

*Andere stedelijke kaders welke sturend zijn geweest:*

- *Afwegingskader Verkeerslichten en Plusnetten*
- *Amsterdam Heel & Schoon (2017)*
- *Buitenreclame (2016)*

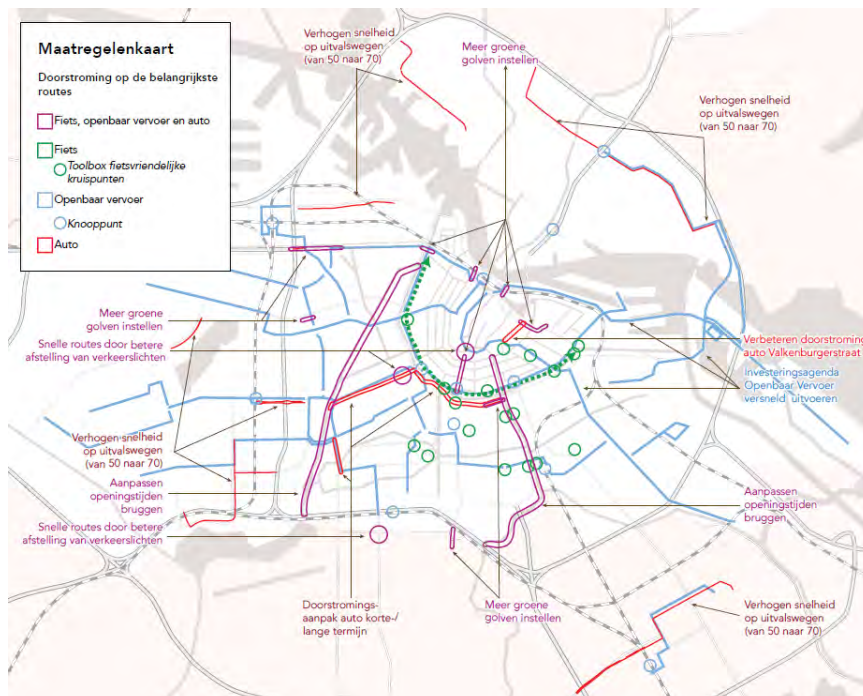
### 3.1.3 Agenda's en Programma's

#### *Investeringsagenda Fiets, Verkeersveiligheid en Weg (Vervoerregio Amsterdam)*

De Vervoerregio Amsterdam verdeelt beschikbare middelen met investeringsagenda's. Naast de Investeringsagenda OV (zie hoofdstuk 1) bestaan er nog drie andere investeringsagenda's: één voor de fiets, één voor verkeersveiligheid en één voor de weg. Maatregelen uit de Investeringsagenda Fiets zijn onder andere het verbeteren van de fietsinfrastructuur die behoort tot het netwerk van de vervoerregio, fietsparkeren in stadscentra en bij de haltes van de OV-stations. De projecten uit de Investeringsagenda Fiets gaan tussen 2015 en 2025 in uitvoering. In het Investeringsprogramma Verkeersveiligheid zijn maatregelen opgenomen voor verkeersveiligheid in het algemeen zoals verbeteren schoolomgevingen, Duurzaam Veilige inrichtingen, educatie en campagnes. Van belang is dat maatregelen die voortkomen vanuit de vier investeringsagenda's (Weg, Fiets, Verkeersveiligheid en OV) goed op elkaar worden afgestemd. Als maatregelen uit deze agenda's conflicteren, dan is het Afwegingskader Plusnetten leidend.

#### *Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)*

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit is de uitvoeringsagenda bij de mobiliteitsaanpak en geeft uitvoering om Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De agenda beschrijft concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en de automobilist. De IAOV is hier onderdeel van.



Figuur 3 Doorstromingsmaatregelen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)

#### *MeerJarenPlan Fiets 2017-2022 (vastgesteld najaar 2017)*

Het nieuwe Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en ander fietsgedrag. In het MJP is opgenomen dat er meer stallingen gebouwd worden, bestaande fietsroutes verbeterd worden en maatregelen om ervoor te zorgen dat iedereen die op de fiets stapt, comfortabel kan doorfietsen en gemakkelijk parkeert. Als fietser houd je ook rekening met de andere Amsterdammers die aan het verkeer deelnemen. Daarnaast willen we de Amsterdammers, voor wie dat niet vanzelfsprekend is, stimuleren om de fiets te pakken.

#### *Andere agenda's en programma's die sturend zijn geweest:*

- *Amsterdam Rainproof (doorlopend)*
- *Stadsprogramma (in ontwikkeling)*
- *MeerJarenPlan Fiets 2017-2022 (vastgesteld najaar 2017)*
- *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021*
- *Uitvoeringsagenda Stadslogistiek*
- *Stand van zaken Voetganger (iteratieve notitie)*
- *Stad in Balans (2015)*
- *Agenda Duurzaamheid (2015)*

### **3.2 Omgevingsprojecten**

Rondom de Czaar Peterstraat worden verschillende projecten voorbereid die tussen 2018 en 2020 in uitvoering gaan en daarmee invloed hebben op het toekomstig gebruik van de Czaar Peterstraat.

Het grootste project in de directe omgeving van de Czaar Peterstraat is de gebiedsontwikkeling van de **Stadswerf Oostenburg**. Stadswerf Oostenburg gaat in de komende jaren een grote transformatie doormaken. De transformatie gaat ertoe leiden dat het gebied verandert van bedrijventerrein naar woonwerkgebied. Voor de periode maart 2018 tot september 2019 staat de aanleg van de hoofdinfrastructuur voor de ontwikkeling van het gebied gepland. De start van de eerste bebouwing is voorzien halverwege 2018. Het aantal verkeersdeelnemers zal als gevolg van de gebiedsontwikkeling op de Stadswerf Oostenburg toenemen. Uit een berekening is gebleken dat de model split tussen 2015 en 2030 flink wijzigt als gevolg van de realisatie van 133.500m<sup>2</sup> woonfunctie (circa 1200 woningen). Het aandeel automobilisten neemt af van 45% tot 38%, het openbaar vervoer zal afnemen van 24% naar 22%, terwijl het aandeel fietsers in de Czaar Peterbuurt toeneemt van 31% naar 41%. Plus aanleg voet/fietsbrug Stadswerf Oostenburg/Cruquiusstraat en langzaam verkeerroute Dijksgracht.

Daarnaast zal de mogelijke realisatie van een fietsbrug van Zeeburgereiland naar Sporenburg voor meer fietsbewegingen kunnen zorgen in de Czaar Peterstraat. De verwachting is dat de fietsbrug gemiddeld door 10.000 fietsers per dag gebruik zal worden. Hoe deze fietsers zich over de stad gaan verspreiden, is nog niet onderzocht. De Czaar Peterstraat is een logische route tussen Sporenburg en Amsterdam-Centrum en Oost.

**Fietsroute Czaar Peterbuurt:** ook zal de komende jaren een langzaam verkeersroute worden gerealiseerd langs het talud van het spoor waardoor de Kattenburgerstraat wordt verbonden met de Czaar Peterstraat. Hierdoor ontstaat een doorgaande fietsroute van de Czaar Peterbuurt naar het Centraal Station.

Daarnaast is de aanleg van een **(nacht)stalling voor rondvaartboten** en toeristische voertuigen gepland langs de toekomstige fietsverbinding over het talud van het spoor. De nachstalling is voor 1 januari 2020 gereed.

Vanuit het programma Hoog Frequent Spoor is een **fly-over** gepland bij de sporen langs de Stadswerf Oostenburg en een aanpassing aan het talud ter hoogte van de Keerwal.

Besluitvorming over de aanleg van een **fietsbrug vanaf de Sluisbuurt** is voorzien in 2018.

Een ander omgevingsproject is het **groot onderhoud van de Blankenstraat** tussen Cruquiusstraat en de Lijndenstraat in 2018. Tot slot staat de herinrichting van het Kattenburgerplein, de Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht gepland van april 2018 tot april 2020.



## 4 Analyse en probleemstelling

In dit hoofdstuk wordt de Czaar Peterstraat tussen de Oostenburgergracht / Cruquiuskade en de Frans de Wollantstraat geanalyseerd en beschreven. Voor het ruimtelijk beeld, de voetgangers (incl. de verblijfsfunctie), de fietsers, het openbaar vervoer en de auto wordt de huidige situatie geanalyseerd. Vervolgens zijn de kansen en knelpunten voor de route geïnventariseerd. Deze wensen komen voort uit gesprekken met de verschillende betrokkenen (stadsdeel Centrum, GVB, verkeerspolitie, Vervoerregio Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte, Ruimte en Duurzaamheid en bewoners) en onderzoeken door het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.

Per paragraaf wordt een beeld geschetst van de huidige situatie. Daarna worden kansen en knelpunten beschreven die meegenomen kunnen worden in het ontwerp.

### 4.1 Gemotoriseerd verkeer

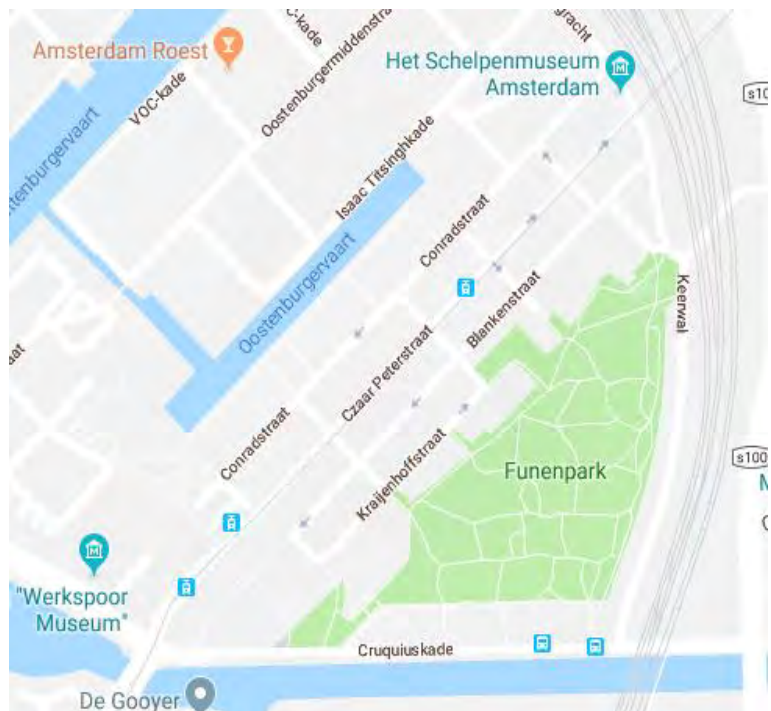
#### Analyse huidige situatie

##### Hoofdnet Auto

De Czaar Peterstraat is geen onderdeel van het Hoofdnet Auto.

##### Functie

Naast een ontsluitende functie voor de buurt, wordt de route Czaar Peterstraat in de huidige situatie vermoedelijk in beperkte mate ook gebruikt door doorgaand verkeer tussen de Oostenburgergracht en VOC-kade. Naastgelegen parallelle routes zijn de Conradstraat en de Blankenstraat. Deze routes worden voornamelijk door bestemmingsverkeer gebruikt. Het is niet mogelijk om met de auto van de Frans de Wollantstraat naar de Oostenburgergracht te rijden.



##### Huidige inrichting

Autoverkeer is enkel in oostelijke richting gefaciliteerd in de Czaar Peterstraat. Hier deelt het autoverkeer de rijbaan met fietsers in een 30 km/u snelheidsregime.

Tussen de bomen liggen bij twee bouwblokken nog langspaarkeervakken. Er liggen vijf speciale parkeervakken (bestemd voor laad- en losplekken) in de straat voor bevoorrading van de winkels. Laden en lossen mag plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur. Herziening hiervan heeft in overleg met de ondernemers plaatsgevonden in 2017. In de Conradstraat en de Blankenstraat is verkeer enkel in oostelijke richting mogelijk, behalve het meest westelijke deel van de Conradstraat waar wel twee richtingen mogelijk is. Er geldt een inrijverbod voor vrachtauto's in de Czaar Peterstraat.

### Kansen en knelpunten

- *Verkeersafwikkeling:* Gezien de huidige inrichting en gebruik van de straat (30km/uur en gemengd met fiets) is een intensivering van het gebruik van de rijbaan met autoverkeer niet wenselijk. De nabijgelegen gebiedsontwikkeling kan echter wel een intensivering van het autoverkeer tot gevolg hebben.
- *Parkeren en laden & lossen:* Bij eventuele herinrichtingen van de Czaar Peterstraat moet rekening worden gehouden met de benodigde laad- en losvoorzieningen ten behoeve van het bevoorraden van de winkels en voorzieningen. Daarnaast moeten parkeerplaatsen die worden verwijderd in de omgeving worden gecompenseerd.

## 4.2 Verkeersintensiteiten

### Verkeersmodel Amsterdam

#### *Auto en andere modaliteiten*

Uit een prognose voor de Czaar Peterstraat van VMA – Verkeersmodel Amsterdam (V&OR) – blijkt dat op de route tussen de Oostenburgergracht / Cruquiuskade en de Frans de Wollantstraat het aantal auto's per etmaal in 2020 zal toenemen met 3,8% tot 1264. In deze prognose was mogelijk nog geen rekening gehouden met de gebiedsontwikkeling in de omgeving.

Vanwege de gebiedsontwikkeling aan de westzijde van de Czaar Peterstraat wordt verwacht dat de verkeersintensiteit zal toenemen. Daarnaast gaat nog besluitvorming in 2018 plaatsvinden over een fietsbrug Sluisbuurt. Afhankelijk van het besluit en de locatie neemt het fietsverkeer mogelijk sterk toe.

#### *Openbaar vervoer*

Volgens de prognose rijden er nu 10,57 trams per gemiddeld daguur, 7,29 per gemiddeld avonduur en 1,83 trams per gemiddeld nachtuur. Het nieuwe vervoersplan dat in 2018 in werking gaat, is hier niet in meegenomen. In het nieuwe vervoersplan is opgenomen dat het aantal trams per richting per uur op de Czaar Peterstraat toeneemt van 7 naar 8 per uur per richting. Dat is een toename van ongeveer 15%.

### Verkeerstellingen

Naast de prognoses zijn er verkeerstellingen uitgevoerd op de kruisingen van de Czaar Peterstraat. Figuur 4 laat de locaties van de verkeerstellingen zien. Hierbij is gekeken naar het afslaand autoverkeer van de Czaar Peterstraat in de richting van de Blankenstraat. De tellingen zijn in februari 2018 uitgevoerd op een dinsdag en donderdag in de spitsperiodes (07:00-10:00 uur en 16:00-19:00 uur). Deze telling is uitgevoerd om een beeld te krijgen van de mogelijke kruisende bewegingen van auto met tram en fiets bij het uitwerkingsprincipe meerijden met de tram (zie hoofdstuk 5). De tellingen laten geen ander beeld zien dan de prognose.



Figuur 4 Locaties verkeerstellingen februari 2018

| Gemotoriseerd verkeer | Ochtendspits (07:00-10:00) |           | Avondspits (16:00-19:00) |           |
|-----------------------|----------------------------|-----------|--------------------------|-----------|
|                       | Dinsdag                    | Donderdag | Dinsdag                  | Donderdag |
| Richting 1            | 31                         | 41        | 41                       | 53        |
| Richting 2            | 80                         | 75        | 54                       | 89        |
| Richting 3            | 5                          | 2         | 6                        | 13        |
| Richting 4            | 1                          | 3         | 14                       | 8         |

| Fietsers   | Ochtendspits (07:00-10:00) |           | Avondspits (16:00-19:00) |           |
|------------|----------------------------|-----------|--------------------------|-----------|
|            | Dinsdag                    | Donderdag | Dinsdag                  | Donderdag |
| Richting 1 | 13                         | 15        | 33                       | 33        |
| Richting 2 | 26                         | 7         | 14                       | 22        |
| Richting 3 | 11                         | 6         | 28                       | 16        |
| Richting 4 | 8                          | 1         | 24                       | 8         |

Figuur 5 Resultaten verkeerstellingen afslaand verkeer februari 2018

De verwachting is dat het aandeel fietsers in de Czaar Peterstraat als gevolg van verschillende omgevingsprojecten zal toenemen. Hier dient rekening mee gehouden te worden in de uitwerking van het voorlopig en definitief maaiveldontwerp. Op dit moment zijn echter geen gegevens van het aantal fietsbewegingen en de prognose hiervan bekend. In de volgende fase zal dit nader onderzocht moeten worden. Vanwege de mogelijke toename van het aantal fietsen is het uitgangspunt in voorliggende nota vooralsnog dat de breedte van de fietspaden minimaal gelijk moet blijven.

## 4.3 Verkeersveiligheid

### Analyse huidige situatie

- De Czaar Peterstraat is gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 30km per uur (geldt ook voor de tram).
- Grotendeels vrijliggende trambaan die op één punt samengevoegd wordt tot strengelspoor, autoverkeer in één richting (oostelijk) en gemengd met fietsers, in westelijke richting vrij liggend fietspad en aan beide zijden een vrij liggend trottoir met bomen en fietsparkeerplaatsen.
- De rijstrook die wordt gebruikt door auto- en fietsverkeer ligt direct naast het trottoir en wordt afgescheiden met bomen waartussen op sommige delen geparkeerd kan worden. Plaatselijk zijn terrassen gesitueerd tussen de bomen.
- Oversteken in de Czaar Peterstraat wordt op vier punten met een zebrapad gefaciliteerd.
- Trottoir is smal en druk met allerlei obstakels (afvalbakken, fietsparkeren, terrassen uithangborden, etc.). Eind 2016 zijn parkeerplaatsen tussen de bomen opgeheven waardoor meer ruimte is ontstaan voor groen, laadlosplekken en terrassen bij horeca. Op 21 april 2017 is het nieuwe terrassenbeleid vastgesteld. Er is de laatste jaren een toename zichtbaar van het winkelend publiek als gevolg van de komst van meer horeca en winkelfuncties.
- Laden/lossen vindt plaats op de parkeerplaatsen en/of op aangewezen laad- en losplekken in venstertijden.

### Objectieve verkeersveiligheid

Uit een quickscan van het aantal ongevallen blijkt dat de nood- en hulpdiensten tussen september 2016 en juli 2017 vijf keer zijn uitgerukt naar de Czaar Peterstraat. Hierbij was in minstens vier gevallen sprake van een verkeersongeval. Dit waren ongevallen tussen verschillende modaliteiten. De meeste ongevallen vinden plaats bij de kruising van de Czaar Peterstraat met de Oostenburgergracht/Cruquiuskade. Kruispunten bij de Czaar Peterstraat zijn niet aangemerkt als *blackspot*.

### Subjectieve verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een veiligheidsscan en de wens om de zichtbaarheid te verbeteren, heeft de ondernemersvereniging verzocht om de parkeerplaatsen voor de winkels in de Czaar Peterstraat op te heffen. Na inspraak is hiertoe besloten door het stadsdeel en uitgevoerd begin 2017. De parkeerplaatsen zijn verplaatst naar de Blankenstraat.

De vrije trambaan wordt gebruikt door oneigenlijk verkeer wat onverwachte, verkeersonveilige situaties kan opleveren.

## 4.4 Openbaar vervoer

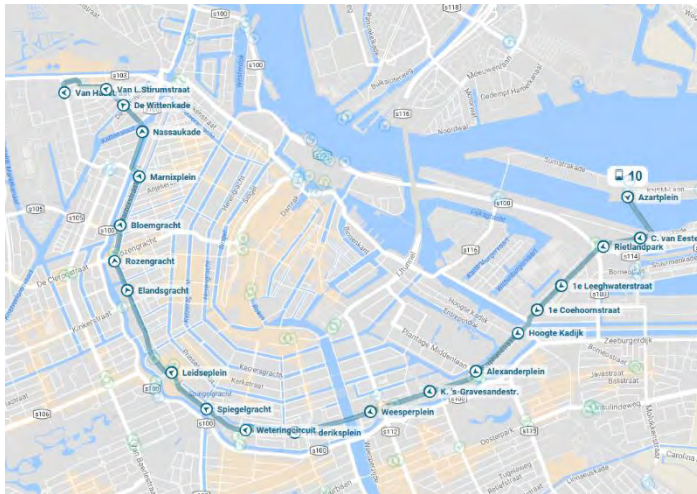
### Analyse huidige situatie

#### Plusnet OV Tram

De route over de Czaar Peterstraat is in zijn geheel onderdeel van het Plusnet OV Tram. Doelstelling van het Plusnet OV Tram is het ontsluiten en verbinden van de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties, waaronder trein- en metrostations.

#### Functie

De Czaar Peterstraat maakt deel uit van de route van de tramlijn 10 tussen het Azartplein en de Westergasfabriek. Er rijden geen bussen of andere openbaar vervoersmiddelen over de Czaar Peterstraat. De tram gaat in 2018 8 keer per uur per richting rijden.



Figuur 6 Huidige route Tramlijn 10

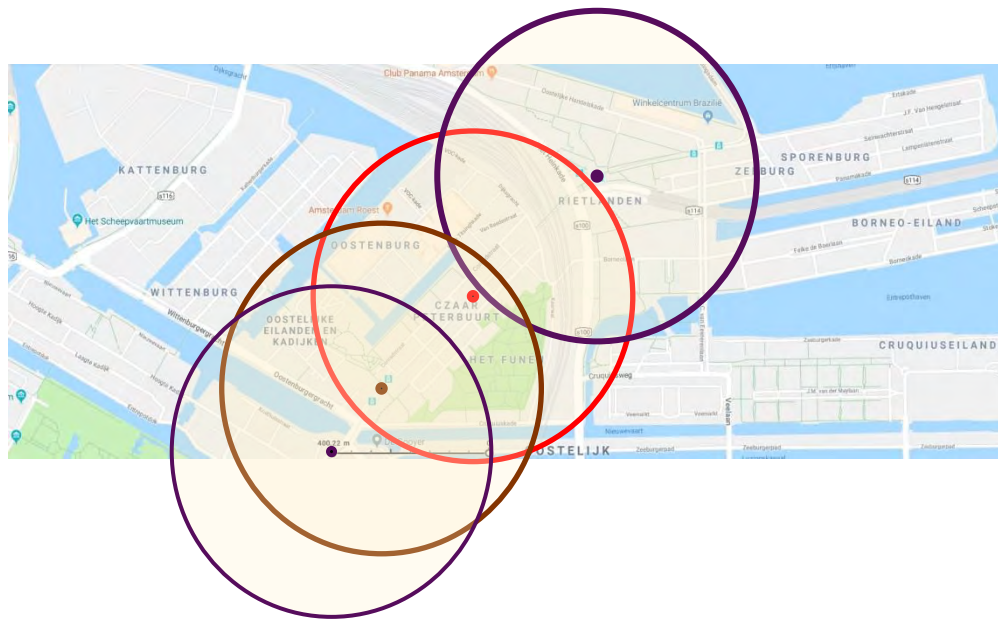
#### Huidige inrichting

De tram heeft over bijna de gehele lengte een vrije baan. Ter hoogte van de halte 1<sup>e</sup> Leeghwaterstraat komen de sporen bij elkaar middels een strengelspoor. Als trams elkaar hier vanuit tegenovergestelde richting treffen, moeten ze op elkaar wachten. Dit is geregeld met een (optische) signalering. Daarnaast kunnen trams niet harder dan +/- 30km per uur vanwege een automatische GPS-snelheidsbeperking die in elke tram is ingebouwd.

De tram kruist het drukke kruispunt met de Oostenburgergracht/Cruquiuskade. Aan de andere kant van de Czaar Peterstraat kruist de tram de Frans de Wollantstraat waarna de tram onder een laag spoorviaduct doorrijdt. De tram moet zijn rijsnelheid verlagen om op veilige verantwoorde wijze onder het spoorviaduct door te kunnen. Het gebruik van de trambaan is voor een aantal partijen toegestaan: taxi's, nood- en hulpdiensten en gemeentelijke diensten (reiniging) die werk hebben in het gebied. In de Czaar Peterstraat bevinden zich twee haltes; de 1e Coehoornstraat en de 1e Leeghwaterstraat, daarnaast bevindt zich nog de halte Hoogte Kadijk, net ten zuiden van de Czaar Peterstraat. Per dag wordt ongeveer tussen de 350 en 400 keer in- en uitgecheckt op de twee haltes in de Czaar Peterstraat. In Figuur 7 zijn de in- en uitstap bewegingen van de drie haltes rondom de Czaar Peterstraat weergegeven. De afstand tussen de twee haltes is ongeveer 300 meter (circa 4 minuten loopafstand). De afstand tussen de 1e Coehoornstraat en Hoogte Kadijk is 230 m (circa 3 minuten loopafstand). De drie haltes liggen dicht bij elkaar.

| Halte Naam          | Richting | Check out (per dag) | Check in (per dag) |
|---------------------|----------|---------------------|--------------------|
| 1e Coehoornstraat   | H        | 335                 | 75                 |
| 1e Coehoornstraat   | T        | 71                  | 401                |
| 1e Leeghwaterstraat | H        | 356                 | 48                 |
| 1e Leeghwaterstraat | T        | 53                  | 367                |
| Hoogte Kadijk       | H        | 613                 | 127                |
| Hoogte Kadijk       | T        | 124                 | 632                |

Figuur 7 Aantal in- uitstappers per halte tramlijn 10 (gegevens voorjaar 2017)



Figuur 8 Huidige haltecirkels van 400m: de maximale loopafstand vanaf de halte

## Kansen en knelpunten

### 1. Doorstroming

- **Strengelspoor:** De doorstroming van de tram door de Czaar Peterstraat wordt sterk beïnvloed door het strengelspoor. Trambestuurders die elkaar tegemoet rijden, anticiperen op de situatie door hun snelheid.
- **Opheffen halte:** De 1<sup>e</sup> Coehoornstraat en de 1<sup>e</sup> Leeghwaterstraat vervoeren beide relatief weinig passagiers per dag en liggen erg dicht bij elkaar. De halte Hoogte Kadijk verwerkt per dag bijna even veel passagiers als de 1<sup>e</sup> Coehoornstraat en de 1<sup>e</sup> Leeghwaterstraat bij elkaar. Ook hebben de relatief dicht op elkaar gelegen haltes (de 1<sup>e</sup> Leeghwaterstraat en 1<sup>e</sup> Coehoornstraat) een negatieve invloed op de rijtijd van de tram.
- **Spoorviaduct:** Door het lage spoorviaduct bij de Frans de Wollantstraat moet de tram zijn rijnsnelheid verlagen om op een veilige en verantwoorde manier de onderdoorgang te passeren; dit beperkt de doorstroming.

### 2. Toegankelijkheid haltes

Om te voldoen aan de eisen van toegankelijkheid van het openbaar vervoer (waaronder o.a. een gelijkvloerse in- en uitstap, minimale afstand tussen de tramvloer en het perron, geleidelijnen en een obstakelvrije ruimte van minimaal 1,8 meter) moeten de huidige haltes aangepast worden indien ze behouden blijven.

## 4.5 Voetgangers (incl. verblijfsfunctie)

### Analyse huidige situatie

#### Niet-woonfuncties

In het volgende figuur zijn de verschillende niet-woonfuncties in de Czaar Peterstraat weergegeven. Doorgaans wordt vanaf de eerste verdieping gewoond aan de Czaar Peterstraat. Kleuren in de onderstaande kaart symboliseren de volgende functies:

- Rood: detailhandel
- Oranje: horeca
- Donkergroen: uitgaan & toerisme, sport, activiteiten & ontmoeting
- Lichtgroen: zorg, onderwijs, religie
- Blauw: kantoren
- Paars: bedrijven
- Roze: openbaar vervoer, parkeren
- Grijs: onduidelijk niet-woonfunctie



#### Functie

De Czaar Peterstraat is aangemerkt als Hoofdnet Voetganger. Naast een transportfunctie voor voetgangers met een directe herkomst (bewoners) of bestemming in de buurt, krijgt de Czaar Peterstraat steeds meer een verblijfsfunctie.

De verschillende winkels en voorzieningen hebben potentie om het aantal passanten de aankomende jaren te doen stijgen door de ontwikkeling van Stadswerf Oostenburg met circa 1200 woningen. Dit versterkt de functie als winkelstraat van de Czaar Peterstraat.

#### Huidige inrichting

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

#### **Kansen en knelpunten**

- *Verbreden voetpad:* Het is van belang om de breedte van het voetpad in de Czaar Peterstraat te handhaven en waar mogelijk te vergroten. De huidige ca. 1,6 meter brede obstakelvrije voetpaden zijn gezien het gebruik aan de krappe kant. Naast de totale breedte is echter vooral ook de gegarandeerde obstakelvrije doorgang van groot belang (de zogenaamde effectieve voetpadbreedte). De leidraad CVC geeft hiervoor een minimale breedte aan van 1,80 meter. Voor drukker winkelstraten wordt 3,60 meter wenselijk geacht. Om de verbreding van de voetpaden mogelijk te maken is een profielwijziging van de straat nodig.

## 4.6 Fietzers

### Analyse huidige situatie

#### Plusnet Fiets

De Czaar Peterstraat is in het nieuwe beleidskader verkeersnetten opgenomen als Plusnet Fiets. Dit beleid is op 24 januari 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. Doelstellingen van het Plusnet Fiets zijn onder andere het stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik en het garanderen van de bereikbaarheid van de stad (hoogwaardige fietsverbinding), van voorzieningen en van groengebieden.

#### Functie

De route door de Czaar Peterstraat is een belangrijke fietsroute van de buurt Zeeburg en Java-eiland richting de buurten Wittenburg, Weesperbuurt en Plantagebuurt.

#### Huidige inrichting

Momenteel rijden fietsers in oostelijke richting op de geasfalteerde rijbaan, zonder markering. De rijbaan wordt gedeeld met automobilisten. In westelijke richting is parallel aan het trottoir, tussen trottoir en trambaan, een vrij liggend fietspad aangelegd.

Om bewoners en bezoekers van de straat te faciliteren, zijn er fietsparkeerplaatsen tussen de bomen op het trottoir gerealiseerd. Bewoners hebben weinig inpandige parkeergelegenheid waardoor fietsparkeervoorzieningen op straat gewenst zijn. In 2017 is in overleg met de buurt een herschikking geweest van de fietsparkeerplekken.

### Kansen en knelpunten

- *Creëren fietsstraat:* Op meerdere plaatsen in Amsterdam wordt momenteel de fietsstraat uitgerold. Op fietsstraten rijden automobilisten samen met fietsers en zijn de auto's te gast, er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur en het asfalt voor fietsers is rood. Op de Czaar Peterstraat in oostelijke richting delen auto's en fietsers de rijbaan (30km/uur) al. In het kader van uniformiteit kan ervoor worden gekozen om ook de fietsstraat in oostelijke richting in rood asfalt te realiseren. Voorwaarde is wel dat de auto-intensiteit laag is en er een juiste verhouding is tussen aantal fietsers en autoverkeer.
- *Behouden fietsparkeren:* Bij eventuele herinrichtingen dienen de fietsparkeerplekken behouden te blijven en/of te worden verplaatst in de nabijheid.



## 4.7 Ruimtelijk beeld

### Analyse huidige situatie

#### Stedenbouwkundige situatie

De Czaar Peterstraat is een historische straat met vrij forse bomen in laanstructuur. De route loopt door een opkomende buurt met kansen voor verdere ontwikkeling. In de afgelopen jaren is het aantal detailhandelszaken en horecagelegenheden op de Czaar Peterstraat fors toegenomen. De straat kenmerkt zich door lange bouwblokken uit verschillende bouwperiode met op regelmatige afstand zijstraten. In de straat bevinden zich twee verzorgingshuizen.



Figuur 9 Czaar Peterstraat in westelijke richting

#### Bomen

In opdracht van stadsdeel Centrum heeft de Bomenwacht in 2016 onderzoek gedaan naar de staat van de honderd bomen in de Czaar Peterstraat. Uit dit onderzoek blijkt dat de helft van de bomen een resterende levensverwachting van 10 jaar heeft. De conditie van de bomen lijkt de afgelopen tijd te zijn teruggelopen. Om de oorzaak van de achteruitgang te achterhalen is een second opinion gedaan door Prohold. Uit dit laatste onderzoek is gebleken dat voor alle bomen geldt dat ze geen duurzame levensverwachting hebben. In december 2017 zijn acht bomen gekapt. De aanbeveling in het rapport is om de bomen in fasen te vervangen. Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld.

#### Huidige inrichting

De Czaar Peterstraat is een rechte straat van ongeveer 18,5 meter breed (tussen de gevels). Beeldbepalend zijn de bomenlaan en de trambaan door de straat. Dit jaar heeft een vergroening plaatsgevonden waarbij 57m<sup>2</sup> groen in bakken is toegevoegd aan de straat. Tussen de bomen is onder andere ruimte voor (fiets)parkeren en terrassen. De Czaar Peterstraat is in 2016 uitgeroepen tot winkelstraat van het jaar.

#### **Kansen en knelpunten**

- De functionaliteit van de winkelstraat moet behouden blijven. De gekozen oplossingsrichting moet een groei naar een stadstraat niet onmogelijk maken.
- Een stadstraat past niet samen met de wens fietsstraat. Dit omdat in de stadstraat nog een belangrijke functie is weggelegd voor de auto; terwijl in een fietsstraat de auto een ondergeschikte rol gaat spelen.

## 4.8 Ondergrond

### Analyse huidige situatie

#### Kabels en leidingen

Momenteel liggen er in totaal negen 10Kv kabels in de Czaar Peterstraat: zeven aan de oostzijde van de Czaar Peterstraat onder de huidige rijstrook, en twee onder het fietspad aan de westzijde van de straat.

Er liggen vier gasleidingen in de straat, twee aan elke zijde van de straat. De gasleiding langs de gevel onder het trottoir is in bedrijf. De niet in gebruik zijnde gasleiding zal worden verwijderd bij de herinrichting.

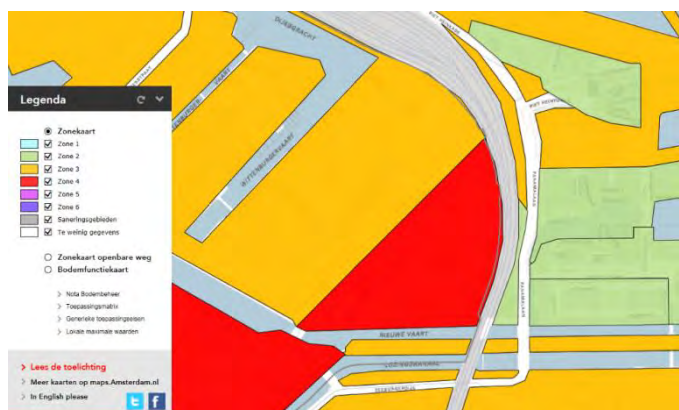
Er liggen twee datakabels onder het fietspad.

Daarnaast liggen er drie waterleidingen onder het trottoir vlak langs de gevel: twee aan de oostzijde en één aan de westzijde. Tot slot liggen er meerdere kabels van KPN en Ziggo langs de gevels aan weerszijden van de straat. Aan de zuidoostzijde van de Czaar Peterstraat ligt het riool onder de rijbaan. Aan de noordwestzijde ligt het riool tussen het fietspad en het spoor. Tijdens een eventuele verdere uitwerking van een van de oplossingsrichtingen dient rekening gehouden te worden met de bovenstaande punten.

#### Bodemgesteldheid

Het zuidelijk deel van de Czaar Peterstraat is in de bodemkwaliteitskaart aangeduid als zone 4. Deze grond wordt aangeduid als industrie en mag niet zonder onderzoek elders worden toegepast. Als na onderzoek blijkt dat de grond toch voldoet aan de Lokale Maximale Waarde van de toepassingslocatie is hergebruik toegestaan.

De bodem aan de andere kant van de Czaar Peterstraat is aangeduid als zone 3. Hier dient eerst historisch onderzoek te worden uitgevoerd waarbij de uitkomst hiervan geen aanleiding geeft de herkomst- en toepassingslocatie als verdacht aan te merken. Tijdens de eventuele verdere uitwerking van een van de oplossingsrichtingen dient rekening gehouden te worden met de bovenstaande punten.



Figuur 10 Bodemkwaliteit

### Kansen en knelpunten

- *Verplaatsen kabels en leidingen bij verwijderen strengelspoor:* Uit een Quickscan van de kabels en leidingen in de Czaar Peterstraat is gebleken dat het strengelspoor niet kan worden vervangen door regulier spoor zonder enkele kabels en leidingen te verplaatsen. De scan was voornamelijk gericht op de situatie tussen de Eerste en Tweede Leeghwaterstraat omdat het strengelspoor daar naar regulier spoor moet worden omgebouwd.
  - Om regulier spoor te kunnen realiseren, moet het riool tussen de Eerste en Tweede Leeghwaterstraat worden verplaatst. Het betreft de rioolbuis aan de westzijde van de straat. Deze buigt net iets naar binnen ter hoogte van het huidige strengelspoor. Door de toekomstige ligging van de sporen zal de rioolbuis richting de gevel verplaatst moeten worden. Het betreft 85 meter tot maximaal 120 meter.
  - Om het riool te verplaatsen, moet de ongebruikte gasleiding worden verwijderd, zodat andere datakabels kunnen worden verplaatst. Zo ontstaat ruimte voor het riool.

## 4.9 Technische eisen inrichting

De nieuwe inrichting van de Czaar Peterstraat mag idealiter geen hogere beheerkosten met zich meebrengen. Streven is om een voor beheer optimale inrichting te realiseren (Puccini). Puccini is een voorschrift van het type straatstenen en straatmeubilair dat in de gemeente Amsterdam mag worden toegepast om een uniform straatbeeld te creëren. Hierin worden de beheermaatregelen en de financiële consequenties omschreven. Hierbij zijn de wegbeheerder van Verkeer & Openbare Ruimte en die van het stadsdeel betrokken.

## 5 Ontwerpverkenning

Op basis van de inventarisatie van de huidige situatie, gesprekken met verschillende betrokkenen (stadsdeel Centrum, stadsdeel Oost, GVB, Vervoerregio Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte, Metro en Tram en Ruimte en Duurzaamheid) en de problemen ten aanzien van auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer en openbare ruimte, zijn randvoorwaarden geformuleerd om tot een oplossing te komen. Dit heeft geleid tot oplossingsrichtingen (uitgewerkt in schetsontwerpen) en uitwerkingsprincipes.

### 5.1 Randvoorwaarden ontwerpverkenning

Voor deze ontwerpverkenningen zijn de volgende randvoorwaarden gebruikt:

#### Algemeen:

- Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Verkeersnetten, de Leidraad CVC, ASVV, de principes van Duurzaam Veilig en de Puccinimethode.

#### Verkeersveiligheid:

- Ontwerp en maatvoering mogen niet leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.

#### Openbaar vervoer:

- Ontwerp en maatvoering moeten bijdragen aan een verbetering van de doorstroming en vergroten van de betrouwbaarheid;
- er dient altijd een tramhalte bereikbaar te zijn in een straal van 400meter hemelsbreed;
- de haltes moeten voldoen aan het Programma van Eisen voor (toegankelijke) tramhaltes.

#### Ruimtelijk beeld:

- Ontwerp en maatvoering moeten bijdragen aan het behouden of verbeteren van het verblijfsklimaat van de straat.

#### Voetgangers:

- Huidig ontwerp en maatvoering van het trottoir minimaal behouden en waar mogelijk verbreden.

#### Fietsers:

- Ontwerp en maatvoering van het fietspad en fietsvoorzieningen conform standaard kwaliteitseisen gemeente Amsterdam;
- huidige structuur en maatvoering van het fietspad en fietsvoorzieningen minimaal behouden (comfortabeler fietsnetwerk (MJP Fiets)).

#### Gemotoriseerd verkeer:

- Ontwerp en maatvoering mag geen of een minimale beperking van de doorstroming opleveren (geen filevorming);
- een rijweg voor bestemmingsverkeer met gemengd verkeer en een 30 km/u regime, dan wel een fietsstraat;
- de winkels in de Czaar Peterstraat moeten toegankelijk blijven voor bevoorrading;
- laden en lossen mag niet op de rijbaan of trambaan plaatsvinden;
- parkeerplaatsen die als gevolg van herinrichtingen worden verwijderd moeten zoveel mogelijk in de directe omgeving worden gecompenseerd.

#### Taxi en nood- & hulpdiensten:

- Taxi en nood- & hulpdiensten blijven medegebruik behouden op de trambaan.

#### Groenvoorziening (behouden):

- Er dient zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met de bestaande bomenstructuur, dit betekent de bestaande groenstructuur (bomen en bakken) zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk uitbreiden. In paragraaf 4.7 wordt een toelichting gegeven op de huidige status van de aanwezige bomen in de Czaar Peterstraat.

#### Winkels en horeca:

- Moeten goed zichtbaar en bereikbaar blijven;
- Ontwerp en maatvoering mag geen of een minimale invloed hebben op de ruimte voor winkelend publiek;
- Ontwerp en maatvoering mag geen of een minimale invloed hebben op de ruimte voor de huidige terrassen.

## **5.2 Toetsingsproces**

Alle oplossingsrichtingen zijn besproken in het projectteam, waar met elkaar een conclusie is getrokken ten aanzien van het vervolg van de betreffende maatregel. Maatregelen zijn afgefallen (als niet-kansrijk aangemerkt) in het geval dat:

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

Daarnaast zijn een aantal maatschappelijke criteria zwaarwegend geweest in de beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen en uitwerkingsprincipes:

1. Invloed op bomen/groen;
2. Invloed op doorstroming van verschillende modaliteiten (fiets, voetgangers, auto);
3. Bereikbaarheid van de haltes/afstanden tussen de haltes.

### 5.3 Oplossingsrichtingen

De maatregelen die voor de Czaar Peterstraat zijn verkend, dienen de kwaliteit van tramlijn 10 te verbeteren; de maatregelen hebben tot doel de betrouwbaarheid te verhogen, de rijtijd te verkorten en de veiligheid evenals het comfort voor de reizigers te vergroten.

Om de doorstroming en betrouwbaarheid op de Czaar Peterstraat te verbeteren, is vooral de aanpak van het bestaande strengelspoor cruciaal. Maar ook het samenvoegen van de halte 1<sup>e</sup> Coehoornstraat met de halte 1<sup>e</sup> Leeghwaterstraat draagt veel bij. Indien een combinatie van beide maatregelen te maken is, levert dit een aanzienlijke rijtijdwinst op en de betrouwbaarheid van de tram neemt toe.

Er zijn verschillende oplossingsrichtingen bekeken om de beschreven knelpunten van paragraaf 1.1 aan te pakken. Uiteindelijk zijn er twee oplossingsrichtingen overgebleven die resulteren in een verbetering van de betrouwbaarheid van de tram, te weten:

1. *Aanleg van een nieuwe (diagonale) halte ter vervanging van de twee haltes in de straat in combinatie met vervanging van het strengelspoor door regulier spoor.*
2. *Het samenvoegen van de twee bestaande haltes Coehoornstraat en Eerste Leeghwaterstraat door behoud van een bestaande 'stad in' of 'stad uit' perron en de aanleg van een nieuwe 'stad uit' of 'stad in' perron. Ook dit vindt in combinatie plaats met het vervangen van het strengelspoor door regulier spoor.*

De afgevalen oplossingsrichtingen worden beschreven in paragraaf 5.6.

Bij de uitwerking van bovenstaande overgebleven oplossingsrichtingen zal een afweging gemaakt moeten worden welke gevolgen acceptabel worden geacht. Het profiel van de Czaar Peterstraat is niet breed, waardoor een verdere uitwerking keuzes vraagt in wat er met het autoverkeer moet gebeuren: rijdt dit mee met de fiets (conform huidige situatie) of rijdt het autoverkeer (deels) mee met de tram. De Czaar Peterstraat heeft eenrichtingsverkeer voor auto's vanaf de Oosterburgergracht naar het spoorviaduct.

Er gelden twee uitwerkingsprincipes:

- *Auto's achter tramhalte langs*
- *Auto's voor tramhalte langs*

Deze keuze is in beide oplossingsrichtingen van toepassing. In de volgende paragrafen wordt dit verder uitgewerkt.

## 5.4 Beschrijving oplossingsrichtingen

### 5.4.1 **Oplossingsrichting 1:** Aanleg van een nieuwe (diagonale) halte ter vervanging van de twee haltes in de straat in combinatie met vervanging van het strengelspoor door regulier spoor.

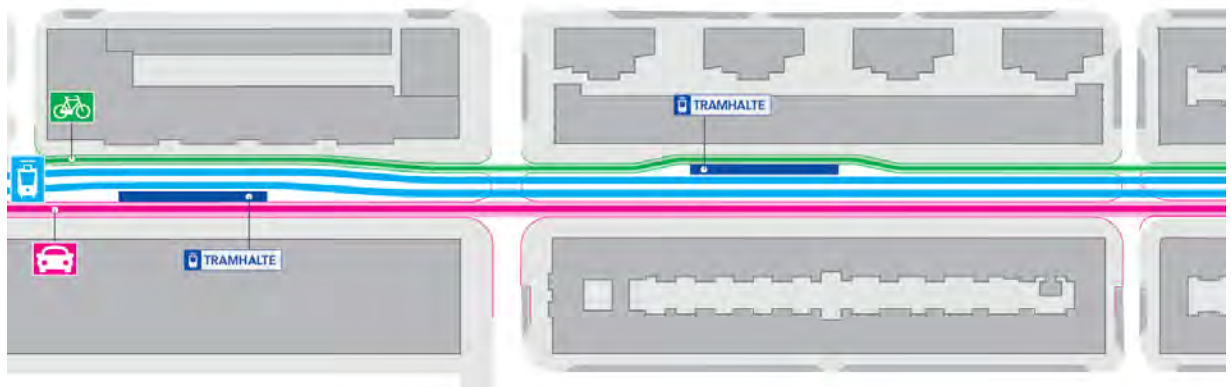
#### Ontwerptoelichting:

Om de ligging van de haltes ten opzichte van het gebruik en de voorzieningen in de straat, het tramnetwerk en omgeving te verbeteren, wordt een nieuwe halte gemaakt met twee nieuwe perrons die diagonaal in de straat liggen. Deze nieuwe halte kan op verschillende manieren gemaakt worden.

Voor de ligging van de nieuwe halte perrons zijn vier combinaties mogelijk:

- 1. Stad in:** Ten zuiden van de afslag Cruquiusstraat  
**Stad uit:** Tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leeghwaterstraat
- 2. Stad in:** Tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leeghwaterstraat  
**Stad uit:** Ten zuiden van de afslag Cruquiusstraat
- 3. Stad in:** Tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leeghwaterstraat  
**Stad uit:** Ter hoogte van het voormalige strengelspoor (tussen de 1e Leeghwaterstraat en de 2e Leeghwaterstraat)
- 4. Stad in:** Ter hoogte van het voormalige strengelspoor (tussen de 1e Leeghwaterstraat en de 2e Leeghwaterstraat)  
**Stad uit:** Tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leeghwaterstraat

#### Schematische weergave:



Figuur 11 Nieuwe halte ter hoogte van Cruquiusstraat in combinatie met auto achter halte langs (combinatie 2)

#### Conclusie beoordeling criteria:

Gezien de geplande gebiedsontwikkeling op de stadswerf Oostenburg en de geplande brug over de Oostenburgervaart die aanlandt bij de Cruquiusstraat, sluit de ligging van bovenstaande figuur goed aan op de toekomstige looproute van bewoners van de stadswerf Oostenburg naar de haltes in de Czaar Peterstraat.

#### Verdere uitwerking:

In de volgende fase moet een verdere uitwerking en keuze plaatsvinden hoe dit ingepast gaat worden in de straat. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

- 1. Auto's achter tramhalte langs**

2. *Auto's voor tramhalte langs*

In paragraaf 5.5 wordt een toelichting gegeven op deze uitwerkingprincipes.

5.4.2 **Oplossingsrichting 2: Het samenvoegen van de twee bestaande haltes Coehoornstraat en Eerste Leeghwaterstraat door behoud van een bestaande 'stad in' of 'stad uit'-perron en de aanleg van een nieuwe 'stad in' of 'stad uit'-perron. Ook dit vindt in combinatie plaats met het vervangen van het strengelspoor door regulier spoor.**

Ontwerptoelichting

Bij deze oplossingsrichting zijn er twee mogelijkheden (afhankelijk van het uitwerkingsprincipe dat wordt gekozen). Een mogelijkheid is om de 'stad in'- halte van de Coehoornstraat te behouden en de halte 'stad uit' op een nieuwe locatie te situeren. Een andere mogelijkheid is om het perron 'stad uit' bij de Eerste Leeghwaterstraat te behouden en een nieuwe plek te zoeken voor het 'stad in'-perron. Beide perrons worden toegankelijk gemaakt.

In Figuur 12 is een illustratie van deze oplossingsrichting opgenomen.

Het nieuwe perron kan gemaakt worden op drie verschillende locaties (zie Figuur 13):

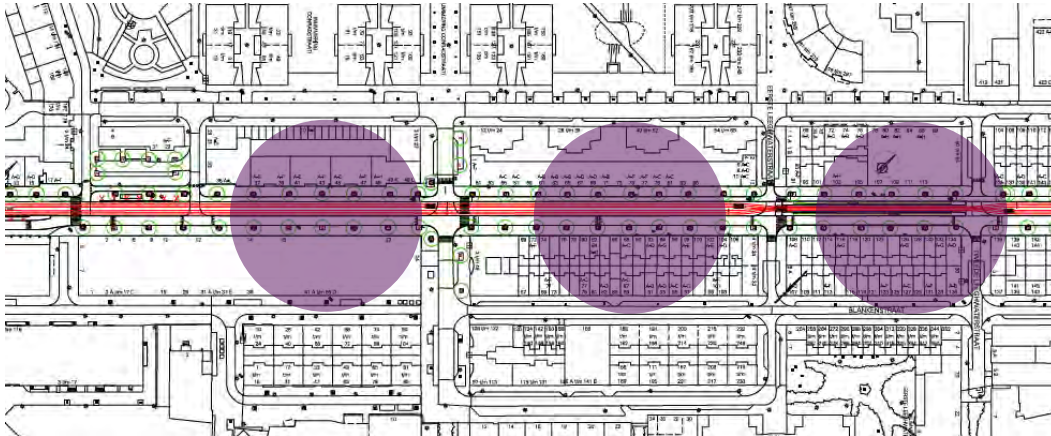
1. Tussen de te behouden 'stad in'-halte van de Coehoornstraat en de Cruquiusstraat
2. Tussen de Cruquiusstraat en de 1e Leeghwaterstraat
3. Ter hoogte van het voormalige strengelspoor (tussen de 1e Leeghwaterstraat en de 2e Leeghwaterstraat)

Schematische weergave:



Figuur 12 Samenvoegen halte met behoud van perron 'stad in' Coehoornstraat en een nieuw perron 'stad uit'.





Figuur 13 Zoekgebied voor nieuw perron bij behoud van perron Coehoornstraat of 1<sup>e</sup> Leeghwaterstraat

#### Verdere uitwerking:

In de volgende fase moet een verdere uitwerking en keuze plaatsvinden op welke wijze dit ingepast gaat worden in de straat. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

1. *Auto's achter tramhalte langs*
2. *Auto's voor tramhalte langs*

In paragraaf 5.5 wordt een toelichting gegeven op deze uitwerkingprincipes.

#### 5.4.3 **Conclusie beschreven oplossingsrichtingen**

Vanuit het stadsdeel en de Vervoerregio is voorkeur gegeven voor oplossingsrichting uit hoofdstuk 5.4.1. (een nieuwe halte met nieuwe perrons), wegens de ligging van de halte in de straat en de afstand van de haltes ten opzichte van elkaar. Oplossingsrichting uit hoofdstuk 5.4.2. wordt echter niet afgeschreven, omdat het tot aanzienlijke kostenbesparing kan leiden. Er zijn namelijk minder ingrepen nodig in de straat (op twee plaatsen ingrijpende maatregelen nemen in plaats van op drie plaatsen). Daarnaast wordt bij oplossingsrichting uit hoofdstuk 5.4.2. de voorkeur gegeven voor een locatie waarbij de haltes 'stad in' en 'stad uit' zo dicht mogelijk bij elkaar liggen.

## 5.5 Beschrijving uitwerkingsprincipes

Bij oplossingsrichting 1 en 2 moet nog verder worden uitgewerkt en onderzocht hoe inpassing van de haltes in de straat kan plaatsvinden. Er zijn hier twee mogelijkheden (principes) voor:

1. *Auto's achter tramhalte langs*
2. *Auto's voor tramhalte langs*

Onderstaande paragrafen lichten deze uitwerkingsprincipes verder uit.

### 5.5.1 Auto achter tramhalte langs

#### Ontwerptoelichting:

Bij dit principe verschilt de breedte van het voetpad per uitwerking (ligging van de halte). Indien dit principe wordt toegepast, is bij alle mogelijke uitwerkingen de breedte van het voetpad conform de eisen uit de leidraad CVC (minimaal 1,80 meter) of breder; het voetpad aan weerszijden van de straat zal in de nieuwe situatie tussen de 2,1 en 2,40 meter worden.

Voor beide zijden moet rekening gehouden worden met fietsparkeren van bewoners, zeker nabij de winkels of als alternatief in de zijstraten. Dit moet in de uitwerking nauwkeurig worden bekeken. Wanneer er toch op het voetpad wordt geparkeerd met de fiets, dan wordt de netto loopruimte al snel minder dan de vereiste 1,80 meter.

Aan de even zijde liggen veel winkels waarbij laden en lossen nodig is. Mogelijk zal bij realisatie van deze maatregel een conflict ontstaan tussen voetgangers, het laden en lossen en het fietsparkeren, met name op het voetpad aan de even zijde.

Voor laden en lossen is minstens 2,50 meter nodig. Bij een maat van 2,50 meter staat de vrachtwagen in de nieuwe situatie tegen de gevel aan. Bij 2 meter laden en lossen blijft er slechts 0,50 meter over om te kunnen lopen; de vrachtwagen staat dan gedeeltelijk op de rijbaan. Voetgangers zullen dan vanwege de krappe doorgang alsnog via de rijbaan lopen of de vrachtwagen gaat meer van de gevel en daarmee nog verder op de rijweg staan. Dit is ongewenst en er zal in de ontwerputwerking gekeken moeten worden naar een oplossing voor de laad- en losvoorzieningen.

Indien dit uitwerkingsprincipe wordt toegepast, kan een aantal bomen niet teruggeplaatst worden. Daarnaast moeten enkele bomen wijken voor de realisatie van toegankelijke haltes. Deze kunnen deels vervangen worden door nieuwe bomen rondom de haltes.

Schematische weergave:



Figuur 14 Auto achter tramhalte langs

### 5.5.2 Auto voor tramhalte langs

Ontwerptoelichting

Bij dit uitwerkingsprincipe rijdt de auto in één richting deels mee over de trambaan ter hoogte van de halte. Hierdoor ontstaat een situatie waarin de auto rekening moet houden met de tram en vice versa, waardoor de doorstroming van de tram minder goed verbetert. De auto moet wachten achter een halterende tram of kan, indien deze voor de tram rijdt, doorrijden zonder hinder te ervaren van de tram. De tram ervaart enkel hinder van de automobilisten indien deze naar links of rechts afslaan bij de Cruquiusstraat, Eerste of Tweede Leeghwaterstraat.

Het fietspad wordt ter hoogte van de halte vrij liggend. Bij het ontvlechten van de auto en tram komt de auto weer samen met de fietser op een gemengde rijbaan. Het punt van samenkomst kan voor onveilige situaties zorgen met parallel rijdende fietsers en is daarmee een aandachtspunt. Er zijn situaties denkbaar dat de auto moet wachten om veilig rechtsaf te kunnen slaan. Dit kan hinder veroorzaken voor een achteropkomende tram, die moet wachten totdat de auto is afgeslagen. Daarnaast is er kans dat automobilisten de tram proberen in te halen wanneer deze halteert. Dit kan worden ontmoedigd door de aanleg van een rammelstrook (rabatstrook) tussen de twee trambanen.

Het meerrijden van de auto over de trambaan zorgt voor een minder positief effect op het vergroten van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Bij verdere uitwerking van dit principe zullen daarom mogelijkheden worden onderzocht om het autoverkeer op de Czaar Peterstraat te minimaliseren, zodat het knelpunt tussen automobilisten en overige modaliteiten beperkt wordt. Hierbij kan gedacht worden aan de aanpassing van de verkeerscirculatie in de Czaar Peterstraat, door bijvoorbeeld het omdraaien van de rijrichtingen in de zijstraten of het aanbrengen van een knip.

Daarnaast heeft het de voorkeur om de nieuwe halte van de tram zo ver mogelijk in oostelijke richting in de straat te leggen (nabij het spoorviaduct), om zo het aantal meerrijdende auto's te minimaliseren. Mogelijk kan door het aanpassen van de verkeerscirculatie – en het invoeren van een knip – worden voorkomen dat doorgaand autoverkeer over de Czaar Peterstraat rijdt. Zo kan een knelpunt tussen automobilisten en overige modaliteiten wellicht worden geminimaliseerd.

Indien dit principe wordt toegepast, kunnen alle bomen behouden blijven. Daarnaast kan het trottoir aan de even zijde de huidige breedte behouden. Het trottoir aan de oneven zijde wordt ca. 0,85 meter smaller en komt daarmee uit op 3,5 meter. Qua maatvoering kunnen alle modaliteiten binnen de door de CVC vastgestelde kaders worden ingepast. De haltes kunnen conform de gewenste maatvoering vanuit de toegankelijkheidseisen worden ingepast.

Schematische weergave:



Figuur 15 Auto voor tramhalte langs

## 5.6 Afgefallen oplossingsrichtingen

De in dit hoofdstuk omschreven oplossingsrichtingen zijn de resultante van een uitgebreidere verkenning van mogelijke oplossingsrichtingen. Naast de bovenstaande twee omschreven oplossingsrichtingen, zijn er een aantal oplossingsrichtingen afgefallen. Een uitgebreide omschrijving van deze niet kansrijke oplossingsrichtingen is te vinden in bijlage 1. Onderstaand een korte samenvatting:

### 5.6.1 Verruimen doorrijhoogte onder spoorviaduct

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

### 5.6.2 Nieuwe halte t.p.v. strengelspoor; strengelspoor vervangen door regulier spoor met Duitse halteprincipe

Bij een Duitse halte is geen sprake meer van een apart halteperron. De halte is opgenomen in het straatprofiel waardoor een situatie ontstaat waarin meerdere modaliteiten dezelfde ruimte gebruiken door middel van dubbel gebruik. Op het ene moment wordt de rijweg en het fietspad gebruikt door auto en fiets; op het andere moment wordt de rijweg en- of het fietspad gebruikt als

halteperron. Omdat de modaliteiten in de Czaar Peterstraat momenteel van elkaar gescheiden zijn, kan een toepassing van het Duitse halteprincipe leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. Er kunnen conflicten ontstaan tussen de verschillende modaliteiten. Daarnaast levert het negeren van rood licht door een fietser een confrontatie op met in- en uitstappende reizigers. Ook de verhoogde halte kan voor extra onveilige situaties leiden.

#### 5.6.3 **Nieuwe halte t.p.v. strengelspoor: strengelspoor vervangen door regulier spoor, haltes tegenover elkaar (eventueel in combinatie met auto op trambaan)**

Realisatie van deze maatregel zal ten koste gaan van voetpad, bomen, parkeerplaatsen, fietsnietjes, nutsvoorziening, lichtmasten en verkeersborden die verplaatst moeten worden. Deze oplossingsrichting is als niet-kansrijk beoordeeld omdat er te weinig ruimte overblijft voor het voetpad om aan de minimale maatvoering uit de Leidraad CVC te kunnen voldoen.

#### 5.6.4 **Autoverkeer omleiden via parallel straten**

Indien de auto via de parallelstraten wordt geleid, kan ruimte vrijgemaakt worden in de Czaar Peterstraat ten behoeve van haltes. De manieren waarop het autoverkeer over parallelstraten kan worden geleid, is onderzocht. Gezien de afname van de bereikbaarheid van de Czaar Peterbuurt, de toename van het aantal (omrij)kilometers met de auto, een afname van de verkeersveiligheid en de noodzakelijke herinrichting van de Conradstraat en Blankenstraat, is de conclusie dat deze oplossingsrichting niet haalbaar is.

#### 5.6.5 **Halte Eerste Coehoornstraat opheffen**

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

#### 5.6.6 **Halte Eerste Leeghwaterstraat opheffen**

De analyse van de haltecirkels (zie Figuur 8) laat zien dat de halte Coehoornstraat en de halte Rietlandpark elkaar net overlappen. Bij het opheffen van de Eerste Leeghwaterstraat wordt echter een gebied niet afgedekt. Daarnaast heeft het in verband met de ligging van de halte ten opzichte van de volgende halte (Hoogte Kadijk) en ten opzichte van de straat geen voorkeur de halte Eerste Leeghwaterstraat op te heffen. Ook kan de te behouden halte 'stad uit' van de Coehoornstraat niet toegankelijk worden gemaakt door de krappe ruimte.

## 6 Uitgangspunten voor ontwerp

In hoofdstuk 5 zijn de randvoorwaarden voor de ontwerpverkenning omschreven. Deze hebben geresulteerd in de in hoofdstuk 5 omschreven oplossingsrichtingen en uitwerkingsprincipes. De ontwerpverkenning heeft geresulteerd in de volgende uitgangspunten voor het voorlopig ontwerp (VO) en het definitief ontwerp (DO) voor de Czaar Peterstraat.

### 6.1 Randvoorwaarden voor het ontwerp Czaar Peterstraat

#### Algemeen:

- Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Verkeersnetten, de Leidraad CVC, het IPVE – tram (Integraal programma van eisen tram), ASVV, de principes van Duurzaam Veilig en de Puccinimethode. Ontwerp moet voldoen aan de uitgangspunten aangegeven in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) en de investeringsagenda OV van de Vervoerregio Amsterdam (VRA);
- integraal ontwerp bij aanpassingen gevel tot gevel of daar waar mogelijk.

#### Verkeersveiligheid:

- Verkeersveilige langzaam verkeer oversteken vormgeven conform stedelijk beleid;
- tramhaltes voorzien van minimaal één veilige oversteek;
- indien van toepassing: realiseren van voldoende brede steunpunten voor voetgangers en fietsen. Indien niet kan worden voldaan aan de minimale maatvoering dan steunpunt achterwege laten.

#### Ruimtelijk beeld:

- inrichting conform de "Puccini"-methode; de Czaar Peterstraat is niet aangewezen als bijzondere plek volgens visiekaart Puccini;
- waar mogelijk en gewenst dienen kansen te worden benut om het verblijfsklimaat te verbeteren;
- de functionaliteiten van de winkelstraat moeten behouden blijven.

#### Voetgangers:

- huidige voetgangersruimte behouden of indien mogelijk uitbreiden (minimaal 1.80 m obstakelvrij);
- extra voetgangersruimte niet ter beschikking stellen voor terrassen;
- voor de toegankelijkheid van minder validen worden voorzieningen ingepast;
- zo min mogelijk obstakels in de huidige voetgangersruimte, waar mogelijk masten integreren;

#### Fietsers:

- rijbaan met gemengd profiel inrichten als fietsstraat waarbij de auto te gast is;
- handhaven huidige breedte vrij liggend fietspad in westelijke richting, verbreden waar mogelijk.
- Ontwerp en maatvoering van de fietsvoorzieningen conform standaard kwaliteitseisen gemeente Amsterdam en huidige situatie minimaal behouden;
- toepassen van fietsvriendelijke drempels.

#### Openbaar vervoer:

- Doorstroming en betrouwbaarheid verhogen door:
  - verwijderen van het strengelspoor;
  - zoeken naar juiste halteliggering in de straat (conform bereikbaarheidscircels en afgestemd op het gebruik van de straat);
  - Haltes moeten voldoen aan toegankelijkheid (PvE tramhaltes).

#### Gemotoriseerd verkeer:

- gemengd profiel auto en fiets, bij voorkeur een fietsstraat met een snelheidsregime van 30 km/u met bijbehorende snelheidsremmende maatregelen;
- beperken intensiteit autoverkeer bij toepassing van fietsstraatprofiel;
- handhaven verbod vrachtwagens behalve voor het laden en lossen van lokale ondernemers (bestemmingsverkeer);
- laden en lossen mag niet op de rijbaan plaatsvinden en aantal plekken en regime moet minimaal gelijk blijven aan huidige situatie conform de venstertijden;
- laden en lossen mag geen beperking zijn voor de minimale benodigde voetgangersruimte;
- parkeerplaatsen die als gevolg van herinrichting worden verwijderd, moeten zoveel mogelijk in de directe omgeving worden gecompenseerd.

#### Taxi:

- Taxi behoudt medegebruik van de trambaan.

#### Nood en hulpdiensten:

- Nood- en hulpdiensten blijven gebruik maken van de vrije trambaan.

#### Groenvoorziening (behouden):

- Er dient zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met de bestaande bomenstructuur, dit betekent de bestaande groenstructuur (bomen en bakken) zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk uitbreiden. In paragraaf 4.7 wordt een toelichting gegeven op de huidige status van de aanwezige bomen in de Czaar Peterstraat.

#### Winkels en horeca:

- Moeten goed zichtbaar en bereikbaar blijven;
- Ontwerp en maatvoering mag geen of een minimale invloed hebben op de ruimte voor winkelend publiek;
- Ontwerp en maatvoering mag geen of een minimale invloed hebben op de ruimte voor de huidige terrassen.

#### Technische eisen inrichting

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

## 7 Conclusie

De voorliggende Nota van Uitgangspunten is in samenwerking met stadsdeel Centrum, GVB en de Vervoerregio Amsterdam tot stand gekomen. Er is een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt om uiteindelijk tot een voorkeur te komen van twee oplossingsrichtingen:

1. Aanleg nieuwe diagonale halte in combinatie met vervangen strengelspoor door regulier spoor;
2. Het samenvoegen van de twee bestaande haltes Coehoornstraat en Eerste Leeghwaterstraat door behoud van een bestaande 'stad in' of 'stad uit'-perron en de aanleg van een nieuwe 'stad uit' of 'stad in'- perron. Ook dit vindt in combinatie plaats met het vervangen van het strengelspoor door regulier spoor.

De twee oplossingsrichtingen kunnen verder worden uitgewerkt aan de hand van twee uitwerkingsprincipes:

- Auto's achter tramhalte langs
- Auto's voor tramhalte langs

Op dit moment is er nog geen absolute voorkeur voor een oplossingsrichting en/of uitwerkingsprincipe. Aan de hand van de inspraak hoopt het projectteam nieuwe informatie op te halen om uiteindelijk een oplossingsrichting en uitwerkingsprincipe aan de gemeenteraad te kunnen adviseren. Deze oplossingsrichting wordt (na akkoord van de raad) vervolgens in de volgende fase van het project verder uitgewerkt.