

Aan: Gemeente Amsterdam, Projectteam Czaar Peterstraat t.a.v. Mw. D. Barendregt
czaarpeterstraat@amsterdam.nl
Van: Eilandenoverleg
Datum: 26 juni 2018

INSPRAAKREACTIE EILANDENOVERLEG CONCEPT-NvU CZ. PETERSTRAAT

Het Eilandenoverleg maakt ernstig bezwaar tegen het vervangen van twee haltes in de Czaar Peterstraat door één halte. De OV-plannenmakers gaan ervan uit dat de tram sneller rijdt met minder haltes en minder reizigers. De reiziger wordt vergeten.

Het trekken van cirkels rond de haltes geeft geen reëel beeld van de loopafstanden op de Oostelijke Eilanden, omdat de dwarsvaarten diagonale looprichtingen onmogelijk maken. De loopafstanden moeten dus anders bekeken worden.

De Oostelijke Eilanden worden uitsluitend aan de randen ontsloten door OV:

- bus 22 langs de Cruquiuskade en Eilandenboulevard,
- bus 48 langs Kattenburg en tram 10 door de Czaar Peterstraat.
- Op grotere afstand zijn er twee haltes van tram 26.

Alle buslijnen gaan naar CS. Tram 10 is de enige dwarsverbinding stad in.

Reizigers voor tram 10 van Wittenburg en Oostenburg-Zuid kunnen de haltes in de Czaar Peterstraat alleen bereiken via de route Oostenburgerpark – 1^e Coehoornstraat. Hun loopafstanden zijn – zeker voor bewoners in het noordelijk deel van Wittenburg – al erg lang, zodat het belangrijk is dat er een halte zo dicht mogelijk bij de Eerste Coehoornstraat ligt. De bestaande halte stad in ligt daar prima. De halte Hoogte Kadijk ligt 250 meter verder en vergt bovendien een oversteek van de Eilandenboulevard met stoplichten.

In de Nota van Uitgangspunten wordt onvoldoende rekening gehouden met de ontwikkeling van Oostenburg-Noord. Hier worden meer dan 1550 nieuwe woningen gebouwd (niet 1200 zoals vermeld in 3.2 van de NvU). Dat betekent circa 3000 nieuwe bewoners. Daarnaast neemt ook de werkfunctie nog enorm toe, want er wordt gemengd gebouwd. Ook in de Van Gendhallen komen nieuwe werkfuncties.

Oostenburg-Noord heeft vanwege de Oostenburgervaart maar twee aansluitpunten op de Czaar Peterstraat:

- via de nieuw aan te leggen fiets-/voetgangersbrug in het verlengde van de Cruquiusstraat en
- via de weg ten noorden van het INIT-gebouw richting Lijndenstraat.

Om de loopafstanden acceptabel te houden is zowel een tramhalte nodig bij de Eerste Coehoornstraat als bij de Lijndenstraat.

Wat betreft de haltesituatie bij de Eerste Coehoornstraat gaat onze voorkeur uit naar

- behoud van de bestaande halte stad in en
- verlegging van de halte stad uit naar de ligging tussen Eerste Coehoornstraat en Cruquiusstraat conform figuur 12 van de Nota van Uitgangspunten.

De bestaande halte stad uit ligt niet gunstig ten opzichte van de nieuwe brug in het verlengde van de Cruquiusstraat. Door deze op te schuiven naar het midden van Eerste Coehoornstraat en Cruquiusstraat wordt de loopafstand vanuit Oostenburg-Noord met 150

meter bekort, zonder dat dit veel nadeel oplevert voor de loopafstand vanuit het Oostenburgerpark. Ook ontstaat daarmee een betere spreiding ten opzichte van de halte Hoogte Kadijk.

Op Oostenburg-Noord komen in het noordwestelijk deel in het deelplan VOC-kade en Dijkgracht hoge woongebouwen en een hotel met 300 kamers. Door de hoge woningdichtheid komen hiervandaan relatief veel reizigers. De loopafstand daarvandaan naar de halte Rietlandpark is met 700 meter veel te lang en bovendien moet de drukke Panamaweg overgestoken worden met verkeerslichten. De loopafstand van het hotel naar de Eerste Coehoornstraat is meer dan 700 meter.

Met een halte rond de **Lijndenstraat** kan de loopafstand vanaf de VOC-kade tot ca. 350 meter beperkt worden.

Het noordelijk deel van Oostenburg-Noord is ook het deel waar de ouderenwoningen gerealiseerd zullen worden. Aan de andere kant van de Czaar Peterstraat liggen op de hoogte van de Lijndenstraat de ouderenwoningen van Het Funen.

Met ons voorkeursmodel voor de halteliggering ligt de halte Lijndenstraat 300 meter van de halte Rietlandpark (met oversteek Panamalaan!). De halte Lijndenstraat ligt 400 meter van de Eerste Coehoornstraat en de halte Eerste Coehoornstraat ligt 300 meter van de halte Hoogte Kadijk (met oversteek Eilandenboulevard en verkeerslichten).

Wij vinden dat hiermee een optimale spreiding van haltes wordt bereikt.

Oudere buurtbewoners uit het noordelijk deel van de Czaar Peterbuurt hebben aangegeven dat zij nu van beide haltes gebruik maken om bij de VOMAR-supermarkt te komen of bij de halte van bus 22. Ook stappen ze bij de strengelhalte op om naar Albert Heijn Sarphatistraat te gaan via de tramhalte Hoogte Kadijk.. Juist voor ouderen is het openbaar vervoer met korte loopafstanden van belang.

Ligging van de haltes – dwarsprofiel

Om voldoende ruimte te houden voor fietsers en voetgangers kiest het Eilandenoverleg voor het model met auto voor de tramhalte langs zoals weergegeven in figuur 15. Graag zien wij daarbij ook voorstellen uitgewerkt om door verkeerscirculatiemaatregelen het doorgaand autoverkeer verder te beperken.

Wij zien weinig voordelen in de aanleg van een rammelstrook tussen de trambanen, want wij verwachten niet dat dit auto's zal weerhouden. Handhavingmaatregelen zullen meer effect sorteren.

Fietsoversteek Czaar Peterstraat tussen Oostenburgerpark en Cornelis Vermuydenstraat

Vanuit de scholen zijn er veel klachten over deze oversteek. Hij is onlogisch en daardoor gevaarlijk. Er gebeuren veel ongelukken met schoolkinderen. Graag zien wij voorstellen tegemoet om deze oversteek veiliger te maken.

Met vriendelijke groet,
Namens het Eilandenoverleg,

Bart Uitdenbogaart,
Voorzitter

Email: eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl