



Aan de gemeente Amsterdam,
Projectteam Czaar Peterstraat t.a.v. Mw. D. Barendregt
czarpeterstraat@amsterdam.nl

INSPRAAKREACTIE FIETSERSBOND AMSTERDAM OP CONCEPT-NvU CZAAR PETERSTRAAT

15 juli 2018

Graag willen wij reageren op de concept-Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat.
Onze reactie bestaat uit negen punten:

1. De Nota van Uitgangspunten is eenzijdig gericht op het openbaar vervoer en onvoldoende op verbetering van het Plusnet Fiets

Op blz. 8 wordt als doel van de Nota van Uitgangspunten genoemd: *“Invulling geven aan de bevoegdheid van de centrale stad: functioneel beheer plus- en hoofdnetten (auto, OV en fiets)...”*. Dit doel komt in de Nota echter alleen uit de verf wat betreft het Plusnet Openbaar Vervoer. Voor het Plusnet Fiets ontbreekt een uitwerking.

Het fietsverkeer neemt autonoom meer toe dan het tramverkeer, en zal als er een nieuwe brug over het Amsterdam Rijkanaal tussen het Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied komt nog veel meer toenemen. De knelpunten die er nu al voor fietsers in de Czaar Peterstraat zijn, worden niet benoemd en er worden geen verbeteringsmaatregelen voor het fietsverkeer voorgesteld.

2. Aan de oostzijde rijden fietsers met het autoverkeer mee op een te smalle gecombineerde rijbaan van 3,30 m. Wij bepleiten onderzoek of deze verbreed kan worden. Of laat het autoverkeer over de trambaan rijden.

Als het strengelspoor verdwijnt, dan is er geen belemmering om het autoverkeer over de hele lengte van de straat over de trambaan te laten rijden. Daarbij is van belang dat door verkeerscirculatiemaatregelen het doorgaand autoverkeer beperkt wordt. Bijvoorbeeld door aan het eind van de Czaar Peterstraat een linksafverbod in te stellen richting Oostenburg-Noord, zodat Oostenburg-Noord per auto alleen vanaf de Panamaweg bereikbaar is.

3. Vervang de bestaande drempels in de Czaar Peterstraat door echte 30 km-drempels.

De bestaande drempels in de Czaar Peterstraat remmen het autoverkeer onvoldoende af. Als het autoverkeer op de gecombineerde rijbaan voor fietsers en auto's blijft rijden, vervang deze drempels dan door echte 30 km-drempels.

4. Pas bij herprofilering geen klinkers toe.

Conform het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is voor een comfortabele fietsroute toepassing van asfalt in een Plusnet noodzakelijk..

5. Aan de westzijde is het fietspad te smal. Maak dit waar mogelijk breder. De norm is 2.50 m.

6. Leg een fietsstrook aan tussen kruispunt Dageraadsbrug en kruispunt Oostenburgerpark als de tramhalte stad uit verlegd wordt richting Cruquiusstraat

De fietsstrook die hier ooit liep kan na verlegging van de tramhalte teruggebracht worden. Dit deel is extra druk met fietsers omdat deze aansluit op de dwarsroute over de eilanden voor langzaam verkeer langs het Oostenburgerpark.

7. Autoverkeer voor de tramhaltes langs

De Fietsersbond kiest voor het model met autoverkeer voor de tramhalte langs zoals in figuur 15. Nog liever zien wij dat het autoverkeer over de hele lengte over de trambaan blijft rijden. Zie punt 2.

8. Voorrang Czaar Peterstraat op alle zijstraten

Bij Plusnet Fiets hoort dat de fietsroute voorrang heeft op alle zijstraten. Dat is nu op veel plaatsen in de Czaar Peterstraat niet het geval. Bij de fietsoversteek Czaar Peterstraat tussen Oostenburgerpark en Cornelis Vermuydenstraat is zelfs met haaiantanden voorrang voor de oversteek vanuit de zijstraten aangegeven. Dit is niet alleen in strijd met de hiërarchie van het Plusnet, maar is ook gevaarlijk want doorgaande fietsers in de Czaar Peterstraat verwachten dit niet. De fietsroute Czaar Peterstraat moet hier voorrang krijgen.

9. Haakse bochten in fietspad rond tramhalte Eerste Coehoornstraat afschuinen

De scherpe bochten passen niet bij het karakter van Plusnet Fiets. Er is ruimte genoeg om ze af te schuinen.

Met vriendelijke groet,
Namens het de Fietsersbond, afdeling Amsterdam,

Teeja Arissen,
Bestuurslid.

Fietsersbond Afdeling Amsterdam
W.G. Plein 84, 1054 RC
e: amsterdam@fietsersbond.nl
i: fietsersbond.amsterdam
T: @adamfietst
F: amsterdamfietsersbond.com