

Over de Groene Loper – Binnenring

Naar aanleiding van het initiatiefvoorstel Groene Lopers van Fjodor Molenaar -

http://www.amsterdam.nl/publish/pages/505532/130923_initiatiefvoorstel_de_groene_loper_voor_de_fiets.pdf ... en het werk van Maïke van Stiphout - <http://www.dsla.nl/project/586/> heeft de werkgroep

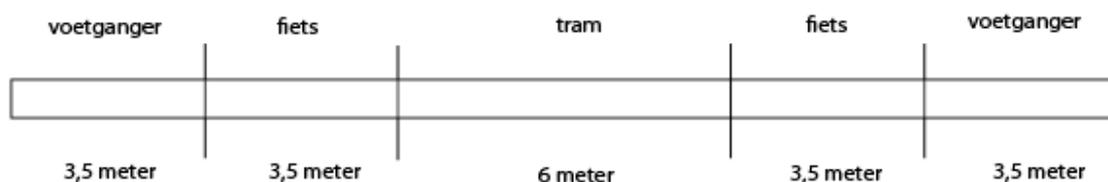
Verkeer en Stedenbouw van GroenLinks-Amsterdam-Binnenstad de binnenring (Planciusstraat-Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat- Czaar Peterstraat) eens nader bekeken op de mogelijkheden voor voetganger, fiets en groen. Voor deze doelen en voor het openbaar vervoer was de binnenring in zijn oorspronkelijke concept van zo'n veertig jaar geleden ook bedoeld. In tegenstelling daartoe was en is er de buitenring (Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade of te wel de S100), die bestemd is voor het doorgaande autoverkeer.

Bij deze doen we een aantal concrete voorstellen, als 'voeding' van de ambtelijke onderzoeken die lopen om de aangenomen motie n.a.v. bovengenoemd initiatiefvoorstel te beantwoorden. Wellicht dat we in een later stadium ook enkele van deze voorstellen politiek zullen inbrengen.

We behandelen de binnenring van West naar Oost. Per wegvak en kruising zijn er een aantal ideeën, rijp en groen. In het algemeen zijn er een paar concepten en randvoorwaarden die we hier eerst apart behandelen.

*Werkgroep verkeer & stedenbouw, GroenLinks Amsterdam-Binnenstad
Juni 2014*

Basisprofiel



Gegeven dat er fiets en tram in twee richtingen moet kunnen rijden, kun je een straat van 20 meter zoals in bovenstaand plaatje verdelen. De vraag is dan waar auto's moeten rijden. Dat kan op de trambaan of op het fietsgedeelte. Beide hebben voor- en nadelen (zie verderop). Daarbij willen een aantal mensen ook de gelegenheid hebben om auto's te parkeren, en in elk geval om te laden en lossen.

Als er autoverkeer in maar één richting is (zie verderop), is het bovendien verstandig/nodig om het profiel asymmetrisch te maken. Dat betekent vooral dat de trambaan niet in het midden van de weg moet liggen, wat nu al vaak het geval is.

Fietsstraat en vrije (groene) trambaan of vrijliggend fietspad en auto's op de trambaan?

Als in bovenstaand plaatje de rijdende auto's op het fietsgedeelte rijden, wordt dat in feite een fietsstraat. Dat kan prima en is nu al deels de feitelijke praktijk (door de verhouding auto-fiets rijden fietsers bijvoorbeeld op de Weteringschans tussen Reguliersgracht en Weteringcircuit vaak ver buiten de aangegeven smalle fietsstrook).

Als daarentegen de auto's op de trambaan rijden, blijft het fietsgedeelte echt voor de fietsers. Op hetzelfde stuk is dat in de tegengestelde richting het geval, zij het dat de enige auto's die daar rijden, taxi's en nood- en hulpdiensten zijn.

Een vergelijking tussen de twee modellen op een aantal aspecten (aanvulling welkom):

Aspect	Fietsstraat en vrije tram	Vrijliggend fietspad en auto op trambaan
Parkeren/laden-lossen	Parkeervakken kunnen ernaast (mits genoeg ruimte)	Parkeren direct naast de trambaan is lastig + laden en lossen moet nog fietspad oversteken
Groene trambaan	Mogelijk (maar soms moeten de nood- en hulpdiensten dan wat omrijden)	Lastig, tenzij met grasbetontegels 
Fietscomfort	Veel breedte, maar auto's direct naast je	Minder breedte(?) maar wel exclusieve ruimte. Waar rijden de snorfietsen?
Snelheid autoverkeer	Blijft 'vanzelf' laag vanwege de fietsers. Drempels mogelijk.	Moeilijk te beheersen.
Taxi's, nood- en hulpdiensten	Alsnog over trambaan (zoals nu) betekent in feite twee autorijbanen	Staan vast als trams/auto's vast staan.
Oversteekbaarheid	Lastig, maar te vergemakkelijken met zebra's	Lastig, maar te vergemakkelijken met zebra's
...		

Alternerend eenrichtingverkeer

Begin jaren '80 is na veel strijd besloten om de binnenring zo veel mogelijk alternerend eenrichtingverkeer te geven voor auto's. Daarmee wordt doorgaand autoverkeer gedwongen de S100 (Nassaukade-Stadhouderskade-Mauritskade) te gebruiken en blijft de auto-intensiteit op de binnenring vanzelf zo laag dat fiets en OV het primaat hebben. Fysiek is het bijna overal mogelijk om in tegenrichting auto te rijden, maar het eenrichtingverkeer wordt goed nageleefd. Voor de circulatie zijn er een paar stukken tweerichtingverkeer gebleven, waarvan de noordelijke Marnixstraat en delen van de Sarphatistraat de langste stukken zijn (en qua verkeersfunctie gezien strikt genomen het minst nodig). Met de recente halve knip in de Korte Marnixstraat is er in de Marnixstraat echter een flinke doorgaande route uitgehaald.

Het veranderen van tweerichtings- naar eenrichtingsverkeer of eventueel het omdraaien van de rijrichting af te dwingen zijn aanpassingen aan de indeling van de weg heel belangrijk. Het verleggen van de tramrails is handig daarvoor, maar dat laten we het liefst laten achterwege, vanwege de daarmee gemoeide kosten. Met plantenbakken valt ook het nodige te regelen.

Over de volle lengte van dit traject rijden in twee richtingen trams, maar lang niet overal bussen. Bij elk deelstuk staat eerst welke rijrichting(en) daar zijn, en of er bussen rijden (wat betekent dat de trambaan breder moet zijn dan zonder bus).

Algemeen

Het gaat om bescherming, verbetering en uitbreiding van het groen langs de route.

Voor het aanhelen van bomenrijen hebben we een grote voorkeur voor 'volle-gronds'-bomen. Alleen waar echt niet anders kan voor boombakken gekozen worden, maar in de praktijk gebeurt dat nog te veel; als in een tracé-deel bomen ontbreken en een parkeerstrook zich daar goed voor leent, vervalt parkeerstrook (zo nodig dit verlies gecompenseerd in parkeergarages volgens de geldende regeling).

Een groen tramspoor over de volle lengte van de binnenring levert een mooi gezicht, dat is nu al te zien in de Sarphatistraat. Maar het kan ook andere dingen onmogelijk maken, waardoor de afweging negatief uitvalt. Deze keuze kan op bepaalde plekken met betontegels met openingen waar het groen doorheen kan groeien, worden uitgevoerd. Als je een gewenste beperkte autotoegankelijkheid alleen maar kunt regelen met auto's op de trambaan, dan hebben we liever dát dan een groene trambaan.

De groene uitstraling valt ons her en der eigenlijk al best mee. Komt deels door klimop/wingerd langs de route tegen de gevels. Met name waar bomen en/of ander groen ontbreken, c.q. niet mogelijk zijn, zou dit met kracht moeten worden gestimuleerd. Misschien kan dat op een vergelijkbare manier als bij de geveltuintjes. Want het is zo duidelijk zichtbaar dat de kwaliteit van de straat er door gevelbegroeiing enorm op vooruitgaat. Er zijn op de hele route van Zoutkeetsgracht tot de Czaar Peterstraat maar weinig plekken (een enkel monumentaal pand wellicht) waar gevelbegroeiing niet wenselijk is.

Gezien de ruimte voor fietsers is een vrijliggend fietspad waar auto's en tram in dezelfde richting rijden, zelden het streven. Dan liever een fietsstraat waar de auto's (en liefst ook de tram) langzaam (max. 30 km/uur) rijden en dus meer ruimte is, zij het dat die gedeeld wordt. Op een paar plekken waar al een apart fietspad is, zoals in de noordelijke Marnixstraat, moet dat natuurlijk gehandhaafd blijven.

Als er veel bestemmingen zijn, zijn auto's op de trambaan lastig. Daarom zijn er dan extra laad- en losplaatsen op de stoep nodig, zodat dat niet op trambaan gebeurt. Zie bijvoorbeeld de taxivakken op de Nieuwe Doelenstraat.

Planciusstraat

Situatie

Geen bus

Auto's in twee richtingen (tram in één richting!)

Deze weg ligt er al lang en is mogelijk binnenkort aan de beurt voor onderhoud

Ideeën

- 1) De straat inrichten als een 30 km-sstraat.
- 2) Gevelgroen nodig? Aan de westkant kan het en volgens mij aan de oostkant ook.
- 3) Waar nu parkeerplekken zijn, kunnen vollegrondbomen komen (of eventueel boombakken).
- 4) In de Planciusstraat zelf is maar één spoor nodig en toch ligt er dubbelspoor nadat het spoor oostwaarts zich heeft afgesplitst. Als dit 2^e niet nodig is en er toch maar één spoor midden in de weg voldoende is, dan is het voor de fietsers meer ruimte om te fietsen naast de trambaan.
- 5) Als de straat aan de beurt is voor herprofilering uitgaan van klinkers in plaats van asfalt.
- 6) Een mooi kans voor verfraaiing: hangende tuinen aan het betonnen spoorwegviaduct.
- 7) Muren spoorwegviaduct: aan een kant kunst, aan de andere kant saai wit vlak, waar ook kunst zou kunnen komen.

Haarlemmerplein .

Situatie

Bussen en auto's in twee richtingen
Net vernieuwd, dus aan profiel weinig te doen.

Ideeën

- 1) De afscherming van de Paardenwei (tussen spoordijk en brandweer bij de poort) is nu een houten schutting. Een doorzichtig hek ware beter. Dit zou eventueel een postzegelpark kunnen worden. Het heeft groenbestemming en is groen. GroenLinks-fractie heeft zich tegen 'tijdelijke' bebouwing uitgesproken (voorstel stadsdeelwethouder Boudewijn Oranje) en kiest voor versterking van het bestaande groen (postzegelparkje) in open (zicht)verbinding met het Haarlemmerplein en in overleg met de buurt (motie 31A van 17-12-2013)
- 2) Daartegenover op de hoek staat een groot nieuw stenen pand met een Albert Heijn-winkel, dat volgens ons rijp is voor gevelgroen.

Korte Marnixstraat

Situatie

Bussen in twee richtingen
Auto éénrichting van zuid naar noord
Dit profiel is net vernieuwd en er is dus weinig aan te doen.

Marnixstraat tussen Brouwersgracht en Marnixbad

Situatie

Bussen, auto's, trams in twee richtingen
Net vernieuwd, dus aan profiel weinig te doen.

Ideeën

1) Op dit stuk zou op termijn éénrichtingverkeer naar het Haarlemmerplein (en dus aan één kant het parkeren weg) mooi zijn. Dat scheelt ruimte, in wat nu toch nog echt een autostraat is. De Singelgrachtgarage biedt hiervoor een aanknopingspunt.

2) Het Bolwerk is een groot oppervlak met een plantsoen-achtig karakter. Het zou leuk zijn als daar een beeld zou kunnen worden geschapen wat duidelijker maakt dat dit een fortificatie geweest is, bijvoorbeeld een ijzeren constructie van de contouren van een vestingwerk of een spoor van de molen zoals die daar gestaan hebben. Dat kan tevens als klimobject gebruikt worden en vergroend worden met klimop.

Vóór het speelveld aan de Marnixstaat wordt een brede stoep in beslag genomen door ongeordend brommer- en motorparkeren. Er staat alleen op een paar plaatsen een hek met struiken ertussen voor het parkje dat een onduidelijke functie heeft en veel ruimte van het trottoir afsnoept.

Dat kan mooier.

3) 2e Marnixdwarsstraat: Een onaangenaam kort straatje met blinde muren en dus graffiti. Alleen het eerste huis heeft een begin van klimop.

4) In de Marnixstraat zelf is veel gevelgroen, dat er erg mooi uitziet.

5) Marnixplantsoen: gevelreclame werkt verstorend, weghalen.

6) Nieuwe Gieterstraat is mooi vergroende zijstraat.

7) Duidelijk is te zien in het eerste gedeelte hoeveel meer kwaliteit volle grondbomen geven boven boombakken.

8) Parkeerplekken opheffen leidt tot een rustiger straatbeeld.

Marnixstraat tussen Marnixbad en Bloemgracht

Situatie

Bussen en auto's in twee richtingen

Net vernieuwd, dus aan profiel weinig te doen.

Ideeën

1) Het Marnixbad. Dat is zo'n modern gebouw met blinde muren, die architectonisch verantwoord zijn. Toch prefereren wij gevelgroen

2) Vanaf het Marnixbad kan de Marnixstraat éénrichting autoverkeer worden, naar het Haarlemmerplein en naar de Bloemgracht.

3) Het pleintje bij de Bloemgracht is een mislukking met moeilijk parkeren. Het zuidelijk deeltje van het bolwerk ligt er verwaarloosd bij. Een parkeerplaats voor brommers/motoren van de agenten.

Oplossing: motoren elders en meer groen opnemen, met name langs de weg.

Marnixstraat tussen Bloemgracht en Rozengracht

Situatie

Bussen twee richtingen

Auto's éénrichting, van Rozengracht naar Bloemgracht (weinig auto's, want rechtsafverbod vanaf Rozengracht)

Ligt er al lang zo (treurig) bij.

Ideeën

- 1) Dit kale en onaantrekkelijke stuk heeft behoefte aan bomen en daar is ook ruimte voor, bijvoorbeeld door parkeerplaatsen op te heffen en vervangen door bomen, al kan dat op verzet stuiten van de politie, die hier een bureau heeft.
- 2) 3^e Marnixdwaarsstraat: Bij de Brandweer-achteruitgang staan de muren vol met graffiti. Dit verwaarloosde heel kan veel aantrekkelijker gemaakt worden door gevelbegroeiing en herinrichting.
- 3) Onderzoeken of op het kale plein bij de brandweeroprit niet een paar bomen kunnen staan, zonder het uitrijden te hinderen.

Marnixstraat tussen Rozengracht en Elandsgracht/Kinkerstraat

Situatie

Bussen twee richtingen

Auto's éénrichting, van Rozengracht naar Elandsgracht

Ligt er al lang zo.

Ideeën/observaties

- 1) De trambaan hier loopt langs het water. Dit stuk trambaan zou vergroend kunnen worden, als er niet zoveel bussen over de trambaan zouden rijden. Proefstuk trambaan met stenen vertoont verzakkingen. Stuk met asfalt houdt zich duidelijk beter.
- 2) Aan de westkant staan her en der mooie bomen, met name tussen de huizen, en is er ook mooie gevelbegroeiing. De trafo's bieden er een minder vrolijke aanblik. Er zijn hier wel plannen voor woningbouw, maar de corporaties trekken zich terug zodat dit aan particuliere bouwers wordt overgelaten. De renovatie van de gebouwen langs de Marnixstraat kan tot een betere stedenbouwkundige inrichting.
- 3) Aan de overkant van de parkeergarage (noord-west kant) staan nog een paar mooie groene bomen, die niet vergeten mogen worden. De Q-parkgarage bij de Appeltjesmarkt moet dringend vergroend worden.
- 4) Ter hoogte van de Elandsgracht bij de bushaltes zien we een zielig pleintje tussen bomen en bloembakken. De boombakken vallen helemaal weg tegen de bestaande bomen. Helaas staan er kiosken in de zichtlijn Elandsgracht-Kinkerstraat en die zichtlijn zou juist opgehouden moeten worden. Het geheel geeft een rommelig beeld.
- 5) Aan de overkant daarvan is de "blinde" kant van het politie hoofdkwartier is ook niet om aan te zien.
- 6) Kruispunt met Elandsgracht/Kinkerstraat is een veel te grote verkeersvlakte waar het niet prettig oversteken is.

Marnixstraat tussen Elandsgracht en Raamplein

Situatie

Bussen twee richtingen

Auto's éénrichting, van Elandsgracht naar Raamplein

De inrichting ligt er al lang zo.

Ideeën/observaties

- 1) Raamplein is, ondanks de bomen, nu onaantrekkelijk plein met veel fiets- en autoparkeren.

- 2) Er ontbreekt heel zichtbaar één boom.
- 3) Verder weten we niet goed wat we moeten doen met het plein zelf. Het is een parkeerterrein. Maar zonder café of snackbar ligt het plein te afgelegen om aantrekkelijk te zijn, misschien kan er een horecaactiviteit naar het plein verplaatst worden. Of kan een ontwerper er iets minder saais van maken. In elk geval zouden geparkeerde auto's en fietsen door hagen aan het oog onttrokken kunnen worden.
- 4) We zijn bang hoe het nieuwe Bernardus eruit gaat zien. Kan het nog een groenopdracht krijgen?

Rondom Leidseplein (Raamplein tot Barlaeus)

Situatie

Er is een grootschalig plan van aanpak gemaakt dat nu uitgevoerd moet gaan worden. Daarin moet was ons betreft vooral (gevel)groen op de uiteinden van de bebouwing en moet het plein zelf zo veel mogelijk vergroend worden.

Weteringschans van Barlaeus tot Museumbrug

Situatie

Geen bus(!)

Auto's éénrichting, van Leidseplein naar Museumbrug

De inrichting ligt er al lang zo.

Ideeën/observaties

- 1) Een verrassend groen stuk.
- 2) Het pleintje voor Barlaeus moet vrijgehouden worden voor fietsparkeren, maar misschien kunnen er toch een of twee bomen bij.
- 3) Kruising Museumbrug is cruciaal in circulatie. Het kan ook daar groener.
- 4) Profiel, zie algemene deel

Weteringschans van Museumbrug tot Weteringcircuit

Situatie

Geen bus(!)

Auto's eenrichting (wisselend ten op zichte van het vorige stuk), van Weteringcircuit naar Museumbrug

Ligt er al lang zo.

Ideeën/observaties

- 1) Groen
- 2) Profiel, zie algemene deel.

Weteringcircuit (wel een autonoom)

Situatie

Geen bus(!)

Verkeer in alle richtingen. Rotonde met aan één zijde het verkeer ertegenin.

Ligt er al lang zo, mede door de werkzaamheden voor Noord-Zuid-lijn een chaos.

Ideeën/observaties

- 1) door het meer 'rechtdoor' laten lopen van de weg van Vijzelgracht tot Weteringbrug is minder verkeersruimte nodig. De weg kan, als het nodig is, in gescheiden delen per richting voor auto's, tram en fiets tussen de bomen door. Let op hoeveel verkeer hier blijft vanwege plannen voor de Munt.
- 2) groene uitstraling Weteringcircuit versterken doordat op alle hoeken veel bruikbare groene ruimte ontstaat en maar heel weinig bomen hoeven te worden gekapt

Weteringschans tussen Reguliersgracht en Vijzelgracht

Situatie

Geen bus.

Autoverkeer éénrichting van Reguliersgracht naar Vijzelgracht.

Inrichting ligt er al lang zo.

Ideeën/observaties

- 1) route inrichten als fietsstraat en toewerken naar geen/minder geparkeerde auto's, eventueel deze verplaatsen naar Vijzelgrachtgarage
- 2) Dit stuk heeft hogere prioriteit dan het vervolg richting Leidseplein
- 3) Zo nodig lokaal autoverkeer op trambaan (dan dus niet groen wordt), zodat er meer ruimte ontstaat voor bomen.

Frederiksplein

Situatie

Geen bus.

Autoverkeer tweerichtingen.

Er is veel gebeurd op groen-gebied, maar weinig aan de verkeersstructuur.

Ideeën/observaties

- 1) Kan er niet een auto-richting uit? En kan de kruising (dan) niet compacter?
- 2) Nu een mooi rustig groen plein. Opvallend de mooie groene strook langs beide kanten van de trambaan.
- 3) Groen(e) (uitstraling) van Frederiksplein en bij Nederlandsche Bank doortrekken naar Weteringschans via 'pleintje' voor Café Kale en de (groene) verblijfspotentie daarvan versterken, onder andere door het lage stenen muurtje even verderop weghalen.
- 4) Wat is er mooier dan op dit groene plein een groene trambaan te hebben, ofwel helemaal groen ofwel met groene rasterstenen als er taxi's overheen moeten.
- 5) Richting Weesperplein moeten er vóór de Westland-Utrechtbank – die nu gestript wordt – twee of drie bomen geplant worden als inleiding in de groene Sarphatistraat. Ook direct aan overkant van Sarphatistraat moeten er een paar bomen bij.

Sarphatistraat tussen Hoge Sluis en Weesperstraat

Situatie

Geen bus.

Autoverkeer tweerichtingen vanaf prof. Tulpplein (waarvoor is dat nodig? Dat verkeer kan toch ook via Weesperstraat-S100?).

Dit is recent geherprofileerd, maar er is weinig op groen gebied gebeurd.

Ideeën/observaties

- 1) Ook hier zou een poreuze rasterstenen-trambaan groen brengen. Want gezien het karakter van de straat heeft dit deel weinig allure.
- 2) Opheffen parkeerplaatsen tussen de bomen om een mooiere verblijfsruimte te creëren.
- 3) Er is rond het Weesperplein een te grote fietsparkeerdruk.

Sarphatistraat tussen Weesperstraat en Alexanderplein

Situatie

Geen bus.

Autoverkeer tweerichtingen.

Ligt er al lang.

Ideeën/observaties

- 1) Ook hier alternerend éénrichtingverkeer – en een fietspad in de tegenrichting. Logisch lijkt eenrichtingverkeer tussen 's Gravesandplein en Alexanderplein, richting 's Gravesandestraat. Het is nu een doorgaande autoverbinding van Weesperstraat tot en met Hoogte Kadijk en Czaar Peterstraat.
- 2) Een vergroende trambaan, zodat de hele Sarphatistraat (inclusief Frederiksplein) tussen Funenmolen en Weteringschans een grasbaan wordt.
- 3) Op de trambaan staat nu 'Lijnbus', maar overdag wordt die bus nooit gezien en 's avonds zou die gewoon over de rijbaan kunnen rijden. Dus kan die bus nooit een bezwaar vormen tegen een groene trambaan
- 4) Wat opvalt is dat de vrije trambaan veel breder is dan elders, zo breed dat daarbinnen perrons voor de haltes gemaakt kunnen worden. Te overwegen valt om de breedte tussen de haltes te beperken ten gunste van de fietsstroken. Met name aan de noordkant nemen de boomkransen steeds een hap uit de fietsstrook, waardoor ze te smal worden. Daarbij steken die boomkransen gevaarlijk uit.
- 5) Bij de Rijksacademie zit een mooi stuk groen opgesloten achter een (mooi) hek. Door het hek twee meter op te tillen kan dat openbaar groen worden wat de straat verder verlevendigt.

Sarphatistraat tussen Alexanderplein en Hoogte Kadijk

Situatie

Geen bus.

Autoverkeer éénrichting richting noordoosten.

Ideeën/observaties

- 1) Heeft al een groene trambaan. Die ziet er erg goed uit. Verdere vergroening is mogelijk door de trambaan ook bij de halte Alexanderplein in gras te leggen.
- 2) Gras tussen zuidelijkste tramspoor en rijbaan doet het niet goed omdat hier een honingraatmetaalstructuur in de ondergrond zit (= ook bezwaar van grasbetontegels).
- 3) Kazerne is nogal kaal. Kan hier geen gevelbegroeiing komen die past bij het monumentale karakter?
- 4) Bij Zeeburgerstraat zijn de fietspaden veel te smal. In elk geval meer opstelruimte nodig.
- 5) Fietsers richting Czaar Peterstraat die voor het stoplicht wachten blokkeren andere fietsers die rechtsaf willen slaan de Zeeburgerstraat in. De beste oplossing is om de Zeeburgerstraat bij het stoplicht te versmallen van drie naar twee rijstroken door een auto-opstelvak te laten vervallen.

Czaar Peterstraat

Situatie

Geen bus.

Autoverkeer tweerichting.

Ideeën/observaties

- 1) Kop Czaar Peterstraat: fietspad moet hier vervangen worden door fietsstrook vanwege nieuwbouwplan N43. De buurt heeft tevergeefs hiertegen geprotesteerd, ook bij de deelraad. Beste oplossing is nu om het eenrichting autoverkeer in de Czaar Peterstraat over de trambaan te laten rijden, zodat meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en fietsparkeren. In de tijdelijke situatie Kop Czaar Peterstraat is dat nu al het geval. Alleen bij de strengelhalte – uniek voor Amsterdam! - kan dat niet.
- 2) Aandachtspunt moet wel zijn dat er laad- en losplaatsen moeten komen.
- 3) Ook voor voetgangers zijn de trottoirs te smal, met name door parkeerplaatsen op de stoep en fietsparkeren. Met rollator of kinderwagen kan je er moeilijk door.
- 4) Het fietsparkeren in de Czaar Peterstraat met nietjes loodrecht op de rijbaan neemt teveel ruimte van de voetpaden weg. Beter is om ze te vervangen door nietjes in de lengterichting.
- 5) Voor tekort aan fietsparkeerplaatsen oplossing zoeken in de dwarstraatjes, eventueel ten koste van autoparkeerplaatsen.
- 6) Pleintje bij voormalig GGD-gebouw is nu alleen parkeerplek. Dit zou verder vergroend moeten worden. In elk geval hagen toepassen om auto's aan het zicht te onttrekken.
- 7) De Ondernemersvereniging Czaar Peterstraat-Eilandenboulevard wil aan één kant van de Czaar Peterstraat de bomen laten kappen omdat ze de straat te somber vinden, maar dat wordt door de bewoners (en ons) niet gedeeld. Het zijn echt mooie bomen die door snoeien niet teveel licht wegnemen.

Namens de werkgroep Verkeer & Stedenbouw, Paul Denekamp