Gemeente Amsterdam



Resultaten consultatie VO

Project: Marnixstraat Noord fase 1

onderdeel Binnenring Fiets-OV Corridor

Inhoud

Leeswijzer en inleiding 3

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp 4
1.1 Communicatie 4
1.2 Samenvatting ingestuurde reacties bewoners 4
1.3 Samenvatting uitkomsten digitale enquête 5
1.4 Samenvatting reacties belangenorganisaties 6

2 Conclusies 8
2.1 Samenvatting antwoorden op reacties 8
2.2 Ambtelijke werkgroepen en Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit 11
2.3 Van voorlopig naar definitief ontwerp 12

Bijlage 1: overzicht ingestuurde reacties

Bijlage 2: uitslag en reacties enquête

Bijlage 3: verslag bewonersbijeenkomst

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Projectteam
Binnenring/Marnixstraat Noord

Leeswijzer en inleiding

Voor u ligt de rapportage over de consultatie van het Voorlopig Ontwerp (VO) van de Marnixstraat Noord fase 1. De consultatie liep van 1 september tot en met 22 september (in totaal drie weken). Via een digitale enquête op de projectsite konden mensen hun reactie achterlaten. In totaal hebben 55 mensen deze enquête ingevuld. Daarnaast zijn er nog 10 reacties per mail ingediend door bewoners of belangenorganisaties en 1 reactie tijdens de bewonersbijeenkomst. Het VO is tot slot ook besproken in ambtelijke werkgroepen: Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Beheertoetsoverleg, Werkgroep Blackspots Amsterdam en het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit.

In deze notitie leest u hoe de consultatie was georganiseerd, welke reacties op hoofdlijnen zijn binnengekomen en welke consequenties dat heeft voor het definitieve ontwerp. In bijlage 1 vindt u een reactietabel, waarin alle reacties per mail inclusief de antwoorden zijn terug te vinden. Bijlage 2 is een samenvatting van de digitale enquête en in bijlage 3 vindt u het verslag van de bewonersbijeenkomst op 14 september 2023.

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

De consultatie over het voorlopig ontwerp (VO) duurde van 1 september t/m 22 september 2023 (drie weken). Gedurende deze drie weken konden bewoners via verschillende kanalen reageren op het VO.

1.1 Communicatie

Op de projectsite (www.amsterdam.nl/marnixnoord) stond een toelichting over het ontwerp en konden mensen het VO downloaden als pdf-bestand. Op de projectwebsite stond ook een enquête waarin vragen werden gesteld over het ontwerp en de keuzes.

Begin september is een bewonersbrief verstuurd aan bewoners en ondernemers van de Marnixstraat (tussen Bloemgracht en Brouwersgracht) en de parallel gelegen Marnixkade en Westerkade. Oplage circa 1800 adressen. Hierin stond een toelichting op de plannen en de fasering, een link naar een enquête op de website en een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst op 14 september 2023.

Op 5 oktober 2023 is een bewonersbrief verstuurd in de gehele Noord-Jordaan, om gebruikers van de Marnixstraat te informeren over de verandering in de verkeerscirculatie na de herinrichting van fase 1 van de Marnixstraat. Oplage circa 8000 adressen.

1.2 Samenvatting ingestuurde reacties bewoners

De informatiebijeenkomst is bezocht door circa 14 bewoners uit de buurt. Zie voor een verslag van deze bijeenkomst bijlage 3. Tijdens de informatiebijeenkomst is 1 reactie binnengekomen, naast de beantwoording van vragen die zijn gesteld over het ontwerp. Er zijn 10 reacties van bewoners per mail ontvangen.

Ook is gesproken met enkele (oud) vertegenwoordigers van het bewonerscomité Marnixstraat Midden en het actiecomité de Groene Marnix.

Uit de reacties per mail en tijdens de bewonersbijeenkomst is geen grote weerstand tegen de plannen naar voren gekomen. Het merendeel van de ontvangen reacties was positief over de verbeteringen voor de fiets en voetganger, tevreden met het 30 km/u regime in de hele straat en men vond het logisch dat parkeerplaatsen naar de Singelgrachtgarage-Marnix worden verplaatst. Belangrijkste zorgpunt is de vrije doorloopruimte voor de voetganger op de stoepen, met name voor bewoners met een rollator of rolstoel.

Ander zorgpunt betreft het tekort aan capaciteit voor het parkeren van fietsen. De woningen in de Marnixstraat zijn niet voorzien van een berging of box, met het gevolg dat fietsen van bewoners op straat staan. De overbezetting in de fietsenrekken en fietsen tegen gevels etc. is een knelpunt. Bij de bewonersbijeenkomst kwamen ook zorgen om huisvuil ter sprake. Het gaat dan met name om het op verkeerde tijdstippen plaatsen van huisvuil, waardoor het gaat zwerven door de straat. Hier wordt in het ontwerp geen oplossing voor geboden, anders dan de verzamelplekken voor huisvuil blijven behouden. Er is verwezen naar de nieuwe proef die gaat starten met het ophalen van huisvuil op afroep.

Tenslotte zijn er (vanuit bewoners uit de Noord Jordaan) zorgen over de bereikbaarheid van de Westerstraat, de druk op de kruising Bloemgracht/Marnixstraat en de (Nieuwe) Willemsstraat. Men vreest dat door het éénrichtingsverkeer en het instellen van het Palenplan meer auto's gaan omrijden en er daardoor juist meer verkeersoverlast ontstaat.

Zie voor een overzicht van alle ingestuurde reacties bijlage 1.

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

1.3 Samenvatting uitkomsten digitale enquête

De enquête op de website is door 55 mensen ingevuld. Het invullen van de enquête was anoniem. Dit is gebruikelijk om de drempel voor het invullen van de enquête te verlagen en te voldoen aan de privacywetgeving. Aan het begin is gevraagd of de respondent in de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein woont. Van de 55 respondenten wonen 9 respondenten ook daadwerkelijk in het projectgebied. De overige respondenten wonen in de buurt en gebruiken de route van de Marnixstraat.

In de enquête zijn verschillende keuzevragen gesteld, met ook de mogelijkheid om het antwoord toe te lichten. Er stonden twee open vragen in de enquête: 1) Wat vindt u van de gekozen inrichtingsvariant (brede fietsstroken met spoorbehoud) en waar maakt u zich eventueel zorgen om, en 2) wilt u nog een reactie op het ontwerp of suggestie achterlaten? Deze open vragen zijn uitgebreid ingevuld en geven inzicht in waar de respondenten zorg om hebben.

Uit de enquête blijkt ook dat het merendeel positief is over meer ruimte voor fietsers en voetgangers, het 30 km/u regime en het verplaatsen van de parkeerplekken naar de Singelgrachtgarage-Marnix. De inrichtingsvariant met brede fietsstroken kreeg meer stemmen dan de alternatieve variant met een fietsstraat. Zie voor meer informatie over de verschillende inrichtingsvarianten het document ‘Ontwerptoelichting Marnixstraat Noord fase 1’.

De zorg die het vaakst wordt genoemd zijn de wijzigingen in de verkeerscirculatie door éénrichtingsverkeer. Als de route S100-Zaagpoort-Marnixplein-Westerstraat straks niet meer mogelijk is, dan moeten auto’s via de kruising Bloemgracht en Marnixstraat noordwaarts rijden richting de Westerstraat. Bewoners maken zich zorgen om de verkeersveiligheid van de kruising Bloemgracht-Marnixstraat en de toename van auto’s in noordelijke richting door de Marnixstraat. Ook bewoners van de Marnixkade kunnen alleen nog maar noordwaarts afrijden. Verschillende respondenten vragen daarom het tweerichtingsverkeer over de trambaan te behouden. Ook is er zorg om een toename van autoverkeer in de (Nieuwe) Willemsstraat, helemaal in combinatie met het Palenplan. Geopperd wordt de Marnixstraat alleen nog maar bereikbaar te houden voor bestemmingsverkeer via intelligente toegang.

Nu de auto blijft meerijden over de trambaan, is de zorg over de Marnixstraat als racebaan niet weggenomen. Het is nog steeds mogelijk om harder te rijden dan 30 km/u. Handhaven met behulp van snelheidscamera’s wordt vaak genoemd. Een respondent oppert om ‘Berlijnse kussens’ tussen de tramrails te plaatsen, waardoor auto’s worden afgeremd.

Een andere zorg is de snelheid van fietsers. De e-bikes en fatbikes rijden dikwijls harder dan 20 km/u. Met meer ruimte voor fietsers is er angst dat er ook sneller wordt gereden. De Marnixstraat als huidige racebaan voor auto’s wordt straks een racebaan voor fietsers. Geopperd wordt daarom om fietsen die sneller dan 20 km/u gaan naar de rijbaan voor tram/auto te sturen, aangezien zij ook ‘gemotoriseerd verkeer’ zijn.

Ook is er zorg voor ouderen en mensen met een handicap die afhankelijk zijn van de auto. De parkeergarage is alleen geschikt voor mensen die goed ter been zijn. Aan de zijde van de Raampoort heeft de Singelgrachtgarage-Marnix geen lift bij de toegang, waardoor mensen met een beperking gedwongen worden naar de toegang bij het Marnixbad te lopen. Parallel daaraan zijn er zorgen om laden en lossen, mede door de vele pakketbezorgers.

Het tweerichtingsfietspad bij de in-/uitgang van de Westerstraat wordt ook meerdere keren genoemd als een knelpunt. Als de tramhalte op die plek (tegenover de ingang van het Marnixbad)

zou verdwijnen, dan zouden fietsers vanuit de Westerstraat weer gewoon kunnen oversteken als zij richting de Bloemgracht willen fietsen. Een respondent oppert ook om de lijnvoering van trams zo aan te passen dat de tramhalte tegenover het Marnixbad niet meer nodig is.

Tot slot wordt er opgeroepen om méér groen te plaatsen, liefst door bomen te plaatsen. De groenvakken zouden vuil aantrekken. Wat capaciteit voor het parkeren van fietsen prevaleert een respondent fietsenrekken boven fietsnietjes, omdat fietsnietjes een rommeliger beeld geven.

Zie voor een overzicht van de uitslag van de enquête en alle reacties bij de open vragen bijlage 2.

1.4 Samenvatting reacties belangenorganisaties

Van de volgende belangenorganisaties is een reactie binnengekomen:
- Fietsersbond
- Reizigersorganisatie Rover
- Cliëntenbelang Amsterdam
- Voetgangersvereniging Nederland

Fietsersbond
De Fietsersbond is tevreden met de keuze voor brede fietsstroken en een 30 km/u regime in de hele straat. Zij stelt een alternatief verkeerscirculatieplan voor, omdat zij zorg heeft over het noordwaartse verkeer in de Marnixstraat dat rechtsaf de Westerstraat inrijdt. Dit autoverkeer kruist het tweerichtingsfietspad in een rechtsaf beweging (met dodehoek risico). De Fietsersbond ziet liever dat de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein autoluwer wordt door een harde knip ter hoogte van de Westerkade, waarbij bestemmingsverkeer van de Marnixstraat alleen nog kan afrijden via de Westerkade. Door deze variant blijven de verkeersstromen van/naar de Westerstraat via het Marnixplein behouden. Bijkomend voordeel volgens de Fietsersbond is dat het doorgaande verkeer noordwaarts (van Bloemgracht naar Brouwersgracht) op deze manier wordt onderbroken.

Aan de Fietsersbond is de vraag gesteld hoe zij kijken naar het versmallen van de fietsstroken van 2,70 meter naar 2,50 meter ten behoeve van de ruimte op het trottoir. De Fietsersbond gaf aan dat zij hiermee akkoord gaan, mits er zogenoemde ‘vergevingsgezinde’ banden worden aangebracht tussen de stoep en de fietsstrook en er geen ruimte verloren gaat aan goten. Verder verzoekt de Fietsersbond om de fietsstraat ter hoogte van de halte Bloemgracht te versmallen naar 3,00 meter met liefst ‘vergevingsgezinde’ banden aan beide zijden. Dit omdat het een maar een kort stuk betreft waar auto’s gedwongen achter fietsers moeten blijven rijden, voordat ze naar de trambaan worden geleid. De vrijgekomen ruimte kan de smalle stoep op dit gedeelte goed gebruiken.

Tot slot verzoekt de Fietsersbond om de uitbuiging van het tweerichtingsfietspad bij de ingang van de Westerstraat eerder in te zetten. Op die manier wordt de autobestuurder die rechtsaf de Westerstraat in wil rijden niet in mogelijke verwarring gebracht dat de fietser ook rechtsaf slaat. Ook wil zij ter hoogte van de halte Bloemgracht het fietspad in noordelijke richting niet laten versmallen voor de ophaalwagens die bij de ondergrondse containers van het Tweede Marnixplantsoen moeten komen. Liever nog de ophaalwagens deels op het fietspad laten staan dan het fietspad aan de rechterzijde versmallen.

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

Rover
Reizigersorganisatie Rover maakt zich ernstig zorgen over dat het ontwerp niet spoort met het tot stand brengen van een hoogwaardige OV-verbinding, zoals vastgesteld is in de Omgevingsvisie 2050 van de gemeente Amsterdam en het vastgestelde Plusnet Tram. Rover ziet hier graag een vrije trambaan met goede doorstroming. In hun reactie wijst zij op gemeentelijke beleidsafspraken en regionale afspraken over het OV en de mitigerende maatregelen voor het OV naar aanleiding van het 30 km/u beleid.

Voetgangersvereniging Nederland
De Voetgangersvereniging Nederland wijst erop dat de plannen niet aansluiten bij het recent vastgestelde beleid om bij herinrichting uit te gaan van een voetpad van 2,00 meter breedte. Maar zij zien ook dat het op dit tracé behoorlijk passen en meten is met vier verschillende stromen van auto, tram, fiets en voetganger. Zij stellen een netto vrije doorloopbreedte van 1,80 meter breedte voor het trottoir als ondermaat. De fietsnietjes mogen niet breder zijn dan 60 centimeter en moeten schuin worden geplaatst. Want 2,00 meter is de norm, 1,80 ligt daaronder en daar mag op geen enkele manier nog verder vanaf gesnoept worden behoudens de plaatsen waar laden en lossen aan de orde is. Bij dat laatste vragen zij aandacht voor maatregelen die de veiligheid van voetgangers borgen.

Op zich juicht de Voetgangersvereniging de vergroening zeer toe: het lopen wordt daarmee aangenamer. Het groen mag uiteraard opnieuw niet ten koste gaat van de doorloopruimte. Daar moet bij de keuze van beplanting al rekening mee worden gehouden.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam is blij dat de hele straat 30 km/u wordt. Zij wijzen op het belang van 100% toegankelijke perrons van tramhalte Bloemgracht. Net als Voetgangersvereniging Nederland wijzen zij op het recent vastgestelde beleid om bij een herinrichting uit te gaan van een voetpad van 2,00 meter breedte. Verder vragen ze aandacht voor de vrije doorloopruimte, de oversteekbaarheid (zebra's), parkeermogelijkheden voor onder andere diverse soorten gehandicaptenvoertuigen en het faciliteren van doelgroepenvervoer. Zie voor een gedetailleerde weergave van de vragen en antwoorden de reactietabel in bijlage 1.

2 Conclusies

De ingestuurde reacties, uitslag van de enquête en gesprekken met bewoners en belanghebbenden hebben bijgedragen aan een verbetering van het voorlopig ontwerp. In paragraaf 2.3 staat een overzicht van de wijzigingen die zijn doorgevoerd om tot een definitief ontwerp te komen. In de volgende paragrafen wordt eerst ingezoomd op de beantwoording van de reacties en de ambtelijke werkgroepen en het Toetsteam.

2.1 Samenvatting antwoorden op reacties

Voetgangers

Verschillende bewoners, waaronder de bewonerscommissie Marnix-Midden, de Voetgangersvereniging Nederland en Cliëntenbelang Amsterdam verzochten om de vrije doorloopbreedte van 1,50 meter in het ontwerp te vergroten. De minimale vastgestelde breedtemaat van 2,00 meter vrije doorloopruimte is niet overal haalbaar. Dit heeft te maken met de voorzieningen die ook ingepast moeten worden, zoals de groenvakken (westelijke zijde), laad- en losplekken voor bewoners (oostzijde) en fietsvoorzieningen. Een vrije doorloopruimte van 1,80 meter is overal haalbaar, behalve bij de ingetekende laad- en losplekken. We gaan het voetpad efficiënter inrichten door onder andere het parkeren van fietsen te structureren door het plaatsen van fietsnietjes. Zo wordt voorkomen dat fietsen tegen de gevels aan geplaatst worden en de doorloop beperken. Uiteindelijk betekent dit dat de doorloopruimte met 80% verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

Fietsers

De bestaande fietsstroken zijn nu ongeveer 1,90 meter breed en in het ontwerp was 2,70 meter aangehouden. Het versmallen van de fietsstroken naar 2,50 biedt ruimte aan de trottoirs. Fietsers kunnen in deze variant uitwijken naar de trambaan indien zij willen inhalen en/of er een auto deels staat te laden en lossen op de fietsstrook.

De Fietsersbond had verschillende verzoeken ingediend, die niet allemaal ingewilligd kunnen worden. De reden dat ‘vergevingsgezinde’ banden tussen de fietsstrook en het trottoir niet worden toegepast is omdat deze niet voldoen aan de zogenoemde Puccini-eisen (lijst van toegestane materialen in de openbare ruimte van Amsterdam) en daarom tot op heden niet zijn toegepast op de Binnenring. Nadeel van deze afgeschuinde banden is ook dat fietsers dan sneller in de verleiding worden gebracht om het trottoir op te rijden.

De reden dat in het ontwerp de fietsstraat ter hoogte van de tramhalte Bloemgracht niet is versmald naar 3,00 meter is omdat dit te smal is voor de intensiteit van fietsverkeer en autoverkeer op dit gedeelte. Er bestaat het gevaar dat een auto alsnog een fiets probeert in te halen die daarbij in de knel kan komen. Deze route is straks een belangrijke aanrijdroute voor de Westerstraat en omgeving. Voor vrachtverkeer komende vanaf de Raampoort dat linksaf de fietsstraat inslaat is een minimale breedte van 3,50 meter wenselijk.

Tot slot is gekeken naar het verzoek van de Fietsersbond om het tweerichtingsfietspad bij de in- en uitrit van de Westerstraat eerder uit te buigen. Dit zou alleen ten koste gaan van de ruimte van het trottoir. Omdat er veel voetgangers zijn in dit gebied, is dit niet wenselijk. Belangrijkste is dat de autobestuurder zicht heeft op het tweerichtingsfietspad en daar wordt in het ontwerp aan voldaan. Wat betreft het fietspad ter hoogte van de tramhalte Bloemgracht is de versmalling uit het ontwerp gehaald. Er komt nu een fietspad met een continue breedte waarbij de ophaalwagen incidenteel kort op een deel van het fietspad staat. De ophaalwagen dient wel zo dicht mogelijk op de containers te gaan staan zodat er zoveel mogelijk ruimte voor de passerende fietsers overblijft.

Uit de enquête kwamen verschillende suggesties om de snelheid van fietsers af te remmen en/of beter te reguleren.

2 Conclusies

De zorg voor een racebaan van fietsers kan in het ontwerp niet worden weggenomen. Maatregelen zoals e-bikes of fatbikes naar de rijbaan sturen en/of snelheidscamera's voor fietsers zijn maatregelen die dit project overstijgen. Dat neemt niet weg dat deze zorgen worden gedeeld door het projectteam van de Binnenring en dit onderwerp ook onder de aandacht is bij het stedelijke Programma Fiets. Voordeel van het gebruik van fietsstroken is dat er uitwijkmogelijkheden zijn. Dat is ook de reden waarom de Fietsersbond voorstander is van een inrichting met brede fietsstroken in deze smalle Marnixstraat.

Openbaar vervoer

Bij het autoluwer maken van de binnenstad van Amsterdam groeit het belang van vlot, betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer. Behalve reizigersorganisatie Rover waren er ook respondenten in de enquête die aangaven dat zij de doorstroming van de tram belangrijk vonden. Om de vrij liggende trambaan te realiseren met het bijbehorende 50 km/u regime voor de tram, waar Rover om vroeg, moet het spoor worden verschoven. Buiten de kostenbesparing door het spoor te behouden speelt mee dat in het huidige ontwerp veel verbeteringen zitten voor de doorstroming van de trambaan. Auto's rijden niet meer in twee richtingen mee met de tram, maar in één richting. Daarnaast is het grootste obstakel voor de doorstroming van de tram weggenomen in dit ontwerp, namelijk in- en uitparkeer of laad- en losbewegingen. Door de bredere fietsstroken en de (al dan niet toegewezen) laad- en losruimte op het trottoir is de kans klein dat de trambaan nog gehinderd wordt. De korte afstand tussen de haltes Bloemgracht en Marnixplein reduceert daarnaast het belang van een 50 km/u regime.

Omdat de tramrails niet worden vervangen is het niet mogelijk om de halte Bloemgracht geheel toegankelijk te maken. In het ontwerp is getracht het in elk geval mogelijk te maken ter hoogte van de conducteursdeuren.

De suggestie om 'Berlijnse kussens' te plaatsen tussen de tramrails is afgewezen om meerdere reden. Belangrijkste reden is dat dit type drempel te hoog is voor een tram, waardoor deze van het wegdek wordt getrokken als een tram eroverheen rijdt.

Parkeren van fietsen en auto's

Op het trajectdeel Marnixstraat Noord komt 50% meer capaciteit terug voor het parkeren van fietsen dan nu het geval is. De fietsnietjes worden geplaatst op het trottoir aan weerszijden. Uit de consultatie kwamen suggesties voor het plaatsen van nog meer fietsnietjes of rekken in de zijstraten, op het Tweede Marnixplantsoen of op de Marnixkade. Deze straten liggen buiten de scope van dit project, maar het verzoek om meer capaciteit voor fietsparkeren vanwege de Singelgrachtgarage-Marnix is gedeeld met het project zelf en het stadsdeel.

De meningen over fietsenrekken of fietsnietjes op het trottoir lopen uiteen. Grootste zorg hierbij is dat geparkeerde fietsen de vrije doorloopruimte niet mogen beperken. Zowel fietsnietjes als rekken hebben risico op uitstekende fietsen, rommelig geparkeerde fietsen en de aanzuigende werking hierop. We hebben gekozen voor het smalle model van fietsnietjes (60 cm), die schuin (45 graden) geplaatst worden. De reden is dat alle fietsen dan op dezelfde hoogte staan en lager dan bij (hoog-laag) fietsenrekken. Bovendien nemen nietjes minder ruimte in, waardoor er meer fietsen geparkeerd worden. Het is dan minder noodzakelijk om fietsen tegen de gevels te parkeren, waardoor de loopruimte vrijer blijft. Door ze schuin te plaatsen blijft voldoende doorloopbreedte behouden. Van belang is niet te veel ruimte tussen de nietjes te behouden, want dan worden er extra fietsen tussen geplaatst. Fietsnietjes zijn ook bij de overige wegdelen van de Binnenring toegepast.

2 Conclusies

De zorg van ouderen en/of mindervalide bewoners met een auto kan niet worden weggenomen in het ontwerp. Alle parkeerplekken worden verplaatst naar de Singelgrachtgarage-Marnix en er komen geen plekken voor betaald of vergunning parkeren terug op straat. De parkeerplekken met een functie verhuizen waar mogelijk naar de zijstraten. Op dit moment zijn naast het Marnixbad bij het Marnixplein al twee algemene invalideparkeerplekken. Er wordt een extra algemene invalideparkeerplek aangebracht in de zijstraat Nieuwe Egelantiersstraat om het verlies van parkeermogelijkheden op de Marnixstraat te compenseren.

Suggesties verkeerscirculatie/verkeersstromen

Uit de consultatie kwamen verschillende voorstellen voor een wijziging van de verkeerscirculatie. De Fietsersbond verzocht om een halve knip ter hoogte van de ingang van de Westerkade, waardoor bestemmingsverkeer van de Marnixstraat (tussen Bloemgracht en Westerstraat) moet afrijden via de Westerkade. In dit plan zou de Marnixstraat autoluwer worden, rijdt er geen verkeer meer vanuit de Marnixstraat rechtsaf de Westerstraat in (dodehoek) en blijven de verkeersstromen op het Marnixplein behouden. De reden dat dit alternatieve verkeerscirculatieplan is afgewezen is omdat hiermee het Marnixplein niet ontlast wordt. De wens om het Marnixplein verkeersveiliger in te richten met minder verkeer heeft een lange historie. Dit is het moment om het Marnixplein ook daadwerkelijk verkeersveiliger te maken. Daarnaast is de (smalle) Westerkade niet ingericht op een toename van (bestemmings)verkeer uit de Marnixstraat en Marnixkade.

De reden om éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat niet zuidwaarts in te regelen in plaats van noordwaarts, is onder andere omdat er dan een sluiproute noordwaarts ontstaat via de parallel gelegen Lijnbaansgracht (vanaf de kruising Marnixstraat/ Bloemgracht) richting de Westerstraat. Dat is niet wenselijk op deze smalle gracht. Daarnaast kruist het ingaande en uitgaande verkeer van de Westerstraat elkaar, wat niet optimaal is met de nodige extra conflicten: ingaand autoverkeer komt vanaf het Marnixplein en moet de Marnixstraat oversteken om in de Westerstraat te komen, en uitgaand moet linksaf afrijden zuidwaarts naar de Bloemgracht. Beide stromen kruisen elkaar ter hoogte van de halte voor het Marnixbad. Tot slot is bij éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting het risico groter dat verboden genegeerd worden. Het éénrichtingsverkeer kan niet fysiek worden afgedwongen, omdat de noordwaartse richting altijd toegankelijk moet blijven voor de calamiteitenroute van de brandweer. De verwachting is dat autoverkeer op het korte stuk tussen de ingang van de Westerstraat en het Marnixplein dan rechtsaf over de trambaan blijft rijden.

De zorgen om de gevolgen van éénrichtingsverkeer, zoals de toename van verkeer in de Marnixstraat richting Westerstraat, verkeer in de (Nieuwe) Willemsstraat en de Nassaukade worden in het ontwerp niet weggenomen. De maatregel éénrichtingsverkeer is onderzocht in een integraal verkeersonderzoek, gecombineerd met het zogenoemde Palenplan. Vanuit de theorie zouden er geen onacceptabele knelpunten moeten ontstaan. Dit moet nu blijken uit de praktijk. De proef Palenlan is op 16 oktober 2023 gestart en op 26 oktober opgeschort. Op dit moment is het niet duidelijk wanneer de proef wordt hervat en in welke hoedanigheid. Als de verwachte toename van verkeer in bovengenoemde straten door het Palenplan meevalt, dan is de verwachting dat dat niet anders wordt bij de maatregel éénrichtingsverkeer tussen Bloemgracht en Marnixplein (fase 1). Want de verwachte toename van verkeer in de Nassaukade door éénrichtingsverkeer is klein ten opzichte van de huidige intensiteit auto's op de S100. In de noordwaartse richting van de Marnixstraat neemt het verkeer toe, maar daar-tegenover staat dat het verkeer in zuidwaartse richting komt te vervallen.

Door éénrichtingsverkeer in te stellen kan de kruising Bloemgracht-Marnixstraat compacter worden ingericht. Het grote vlak grijs asfalt maakt de huidige kruising onoverzichtelijk. Aan de westzijde komt een fietsstraat die vanaf de Rozengracht wordt

2 Conclusies

doorgetrokken tot na de halte Bloemgracht. De verkeersstroom komende vanaf de Raampoort richting Marnixstraat Noord neemt toe, maar heeft goed zicht op de kruising zonder dodehoek beweging. Aan de oostzijde vervalt de verkeersstroom en hier komt een fietspad langs de halte Bloemgracht. Tot slot krijgt de kruising twee extra scheidingsheuvels tussen fietspad en rijbaan.

De maatregel éénrichtingsverkeer tussen Marnixplein en Brouwersgracht (fase 2) heeft gevolgen voor de verkeersdrukte in de (Nieuwe) Willemstraat. De gefaseerde aanpak van de Marnixstraat Noord biedt ruimte om de verkeerseffecten van éénrichtingsverkeer fase 1 (het gedeelte tussen Bloemgracht en Marnixplein) te betrekken bij de uitwerking van fase 2. Het is nog niet zeker dat éénrichtingsverkeer fase 2 ook daadwerkelijk doorgaat. Dat hangt ook mede af van de plannen van het Palenplan.

Groen, bomen en leefkwaliteit

Het verzoek om meer vergroening kwam in de consultatie vaak ter sprake. De ruimte op de trottoirs is aan de westkant al optimaal gebruikt voor groenvakken. Aan de oostzijde worden geen groenvakken aangebracht, om zo ruimte open te houden voor laden en lossen en ander gebruik. Ervaring elders op de Binnenring leert, dat open ruimtes nodig zijn aan de zijde van het autoverkeer om allerlei gebruik mogelijk te maken. Het is wel mogelijk voor bewoners om geveltuinen aan te vragen, mits het niet conflicteert met de minimale doorloopruimte van 1,80 meter. Op het Marnixplein en bij de ingang van de Westerstraat leggen we nog wel meer groen aan dan in het voorlopig ontwerp, zie ook paragraaf 2.3.

Bomen kunnen in de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein helaas niet worden geplant door de vele kabels en leidingen in de grond en de bovenleidingen van de tram. De groeikans voor bomen is te beperkt. We planten heester en krentenboompjes in de groenvakken die door Stadswerken worden onderhouden/gesnoeid. De invulling van de groenvakken zal niet ten koste gaan van de doorloopruimte. Wat de geveltuinen betreft ligt dit complexer, omdat het beheer van de geveltuinen bij bewoners ligt.

2.2 Ambtelijke werkgroepen en Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

Het voorlopig ontwerp is ook besproken in verschillende ambtelijke werkgroepen: Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Beheertoetsoverleg, Werkgroep Blackspots Amsterdam en het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit. Dit is gebruikelijk bij ontwerptrajecten van wegen die vallen in het zogenoemde Plusnet verkeersnetwerk. Onderwerpen van gesprek waren vooral de in- en uitgang van de Westerstraat, het Marnixplein en de invulling van het trottoir.

In- en uitgang Westerstraat

De vraag was hoe het éénrichtingsverkeer het beste begeleid kan worden bij de in- en uitgang van de Westerstraat, met als doel om spookrijden tegen te gaan. Ook is het punt van de Fietsersbond, de rechtsaf beweging de Westerstraat in, besproken in het Expertiseteam en Werkgroep Blackspots.

Marnixplein

Aandachtspunt bij het instellen van éénrichtingsverkeer is het Marnixplein. Dit betekent dat twee autorichtingen niet meer mogen:

- Vanaf de S100 via het Marnixplein richting de Westerstraat (in de huidige situatie rijdt autoverkeer in beide richtingen mee over de trambaan)
- Vanaf het noordelijke deel van de Marnixstraat rechtdoor naar de Westerstraat toe (het autoverkeer rijdt in de huidige situatie mee over de trambaan in zuidelijke richting).

2 Conclusies

Naast de uitdaging die dit oplevert voor de fysiek en/of visuele vormgeving van dit verbod, is ook onderzocht hoe het verkeer dat met ontheffingen mag meerijden over de trambaan, beperkt kan worden. Er is daarom overleg gevoerd met het GVB, de Vervoerregio Amsterdam, de nood- en hulpdiensten en het Taxiteam.

Zie voor meer informatie over de behandeling in het Toetsteam het document 'Ontwerptoelichting Marnixstraat Noord fase 1'.

2.3 Van voorlopig naar definitief ontwerp

De consultatie heeft tot de volgende inhoudelijke wijzigingen geleid:

- De breedte van de nieuwe fietsstroken is verkleind van 2,70 naar 2,50 meter ten gunste van de doorloopruimte op de stoepen (minimaal 1,80 meter, behalve bij de 3 laad en losplekken aan de oostzijde van de straat).
- De breedte van de laad en losplaatsen is 2,10 m geworden.
- De perrons van de halte Bloemgracht worden verbreed naar 2,30 meter en plaatselijk verhoogd, zodat een gelijkvloerse in- en uitstap bij de conducteursdeuren mogelijk is. Het is niet mogelijk om het gehele perron te verhogen voor een gelijkvloerse in- en uitstap, omdat hiervoor het spoor verschoven moet worden.
- De fietsstraat aan de oostzijde van de halte Bloemgracht wordt hierdoor versmald van 4,00 naar 3,50 meter.
- Het fietspad aan de westzijde van de halte Bloemgracht wordt vloeiend gemaakt met een maat van 2,50 meter. Het legen van de ondergrondse containers vindt plaats door deels op de stoep te staan en deels op het fietspad.
- Het zebrapad aan de zuidzijde van de kruising Bloemgracht/ Marnixstraat blijft behouden.
- Er komt een extra algemene invalide parkeerplek in de zijstraat Nieuwe Egelantiersstraat.
- De in- en uitgang van de Westerstraat is explicieter vormgegeven met een zo groot mogelijke (vergroende) geleideheuvel in het midden, om automobilisten nog meer te dwingen in de goede richting aan en af te rijden. In de as van de Marnixstraat wordt tussen het spoor een persrichel toegevoegd.
- Aan het eind van de Korte Marnixstraat vindt een kleine aanpassing plaats om links afslaand verkeer richting de Willemsbrug te vergemakkelijken. Het betreft hier met name de schoolbussen voor het Marnixbad, die door het instellen van eenrichtingsverkeer niet meer op het Marnixplein kunnen draaien of via de Bloemgracht kunnen uitrijden.
- Het eiland op het Marnixplein wordt aangepast en krijgt nieuwe beplanting, die wordt onderhouden door Stadswerken. Verkeer in noordwaartse richting (van Bloemgracht naar Brouwersgracht) rijdt ter hoogte van het Marnixplein om de heuvel in plaats van voorlangs. Door een zogenoemd 'rammelvlak' te realiseren bij het eiland kan ook groot verkeer deze beweging linksaf (van Marnixstraat naar Zaagpoort) maken.
- Om te voorkomen dat autoverkeer alsnog via het Marnixplein naar de Westerstraat rijdt, zijn een aantal maatregelen verder uitgewerkt:
  - De nachtbus N88 krijgt een andere route en komt pas ter hoogte van de Bloemgracht op de Marnixstraat;
  - Voor taxiverkeer wordt een verbod ingesteld op het meerijden over de trambaan (in zuidelijke richting);
  - De bocht tussen de Zaagpoort en de Westerstraat wordt vergroend, zodat alleen de tram hier nog overheen kan rijden.
- Het afrijden van de schoolbussen voor het Marnixbad zal in het nieuwe ontwerp via de noordelijke Marnixstraat en Haarlemmerplein moeten plaatsvinden. Om de huidige linksaf beweging aan het eind van de Korte Marnixstraat te vergemakkelijken, wordt hier een kleine aanpassing gemaakt.

B1 **Bijlage 1:** overzicht ingestuurde reacties

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
1. Voetgangers 2. Fietsers 3. Openbaar Vervoer 4. Parkeren van fietsen en auto's 5. Suggesties verkeerscirculatie/verkeerstromen 6. Snelheidsregime en verkeersveiligheid 7. Groen, bomen en leefkwaliteit 8. Proces en informatie		++ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging + = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging – = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	
1. Voetgangers			
1.1 Grootste zorg is de effectieve doorloopruimte voor voetgangers. Nu is er al beperkt vrije stoepruimte voor bijvoorbeeld voetgangers met een rollator. De vrije ruimte gaat vooral naar fietsers, die 'heilig' lijken te zijn in Amsterdam. Hoe zit het met de voetgangers? Zorg dat de effectieve doorloopruimte in het ontwerp beter is dan nu het geval is. Maak bijvoorbeeld de fietsstroken kleiner. De fietsers kunnen uitwijken naar de trambaan, zoals nu ook het geval is.	Bewonerscommissie Marnix Midden	Door de trambaan te behouden op de huidige maat (5,70 meter) en de breedte van de fietsstroken te versmallen van 2,70 meter naar 2,50 meter, is er meer ruimte vrij voor de trottoirs. De vrije doorloopbreedte wordt dan minimaal 1,80 meter, met uitzonderingen op puntvernauwingen zoals bij een laad- en losplek.	+/+
1.2 De spoorverlegging gaat (als bezuiniging?) niet door. Daarmee vervalt de mogelijkheid echt wat aan de breedte van de stoep te doen.	Cliëntenbelang Amsterdam	Door het verplaatsen van de parkeerplekken naar de Singelgrachtgarage-Marnix wordt het gebruik van de trottoirs effectiever. De doorloopruimte neemt met 80% toe ten opzichte van de huidige situatie. Ten behoeve van de vrije doorloopruimte worden fietsnietjes gestructureerd en schuin geplaatst, ook om te voorkomen dat fietsen tegen de gevels worden gezet. Daarnaast worden de plantvakken als smallere heestervakken uitgevoerd.	+
1.3 Bij herinrichtingen geldt een minimale breedtemaat van 2,00 vrije doorloopruimte volgens vastgesteld gemeentebeleid. De facto letterlijk 'ondermaatse' breedte van 1,80 voor het trottoir mag dus op geen enkele manier verder worden aangetast: dit is de netto vrije doorloopruimte en de fietsparkeerplekken vallen buiten die 1,80.	Voetgangersvereniging Nederland / Cliëntenbelang Amsterdam	Door de fietsstroken te versmallen in het ontwerp (van 2,70 breedte naar 2,50 breedte) kan er minimaal 1,80 vrije doorloopruimte worden behaald. De fietsparkeervoorzieningen en groenvakken vallen niet binnen deze breedte, rekening houdend met uitstekende fietsen. Door puntvernauwingen is er niet overal in het ontwerp een vrije doorloopruimte van 1,80 breedte beschikbaar. Bijvoorbeeld bij de laad- en losplekken aan de oostzijde. Omdat er een behoefte aan laden en lossen is en dit slechts op momenten gebeurd, is ervoor gekozen om deze toch in te passen.	

B1 **Bijlage 1:** overzicht ingestuurde reacties

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
1.4 De fietsstraat ter hoogte van de halte Bloemgracht kan versmald worden naar 3,00 meter breedte om meer ruimte te geven aan de (smalle) stoep aldaar. Omdat het een kort stukje fietsstraat betreft worden auto's gedwongen om achter de fietsers te blijven, voordat ze de trambaan oprijden. Dat voorkomt inhaalmanoeuvres van auto's die op deze korte afstand fietsers willen inhalen. Voorwaarde hierbij is dat er 'vergevingsgezinde' banden (afgeschuind) worden gebruikt tussen trottoir en fietsstraat en mogelijk ook aan de zijde van de halte.	Fietsersbond	De reden dat in het ontwerp de fietsstraat niet is versmald naar 3,00 meter is omdat dit te smal is voor de intensiteit van fietsverkeer en autoverkeer op dit gedeelte. Er bestaat het gevaar dat een auto toch een fiets probeert in te halen die daarbij in de knel kan komen. Deze route is straks een belangrijke aanrijdroute voor de Westerstraat en omgeving. Voor vrachtverkeer komende vanaf de Raampoort dat linksaf de fietsstraat inslaat is een minimale breedte van 3,50 meter wenselijk.	–
1.5 Bij een aantal percelen staat een geveltuintje ingetekend. Maar niet bij allemaal. De vrije doorgangsbreedte wordt meteen fors minder als er een geveltuintje wordt aangelegd. Kan dat? Mag dat?	Cliëntenbelang Amsterdam	De bestaande geveltuinen zijn aangegeven in het ontwerp. Bij de aanvraag van nieuwe geveltuinen wordt gecontroleerd of er dan nog voldaan kan worden aan de minimale doorloopruimte van 1,80 meter. Zoniet, dan wordt de aanvraag afgewezen. Ter hoogte van de geveltuin voldoet de doorloopbreedte in het definitieve ontwerp nog steeds aan de gewenste minimummaat.	+
1.6 De bruikbaarheid van de stoep wordt ook bepaald door hoogteverschillen. Hoe zit het drempelvrije aansluiting van de (collectieve) entrees? Afwatering en de 'langshelling'?	Cliëntenbelang Amsterdam	Aansluiting op de entrees en afwatering van het trottoir (naar de plantvakken en rijbaan) wordt in de bestek uitwerking meegenomen.	+
1.7 De voorgestelde plantvakken beperken de vrije doorgangsbreedte. Kunnen ze smaller of zijn ze dan niet meer 'levensvatbaar'?	Cliëntenbelang Amsterdam	De minimale breedte van een plantvak is 2,00 meter, van een heestervak 1,50 meter. We hebben de smallere variant gekozen om voldoende doorloopbreedte te kunnen realiseren. Smaller is inderdaad niet mogelijk zonder de levensvatbaarheid van het groen te erg aan te tasten.	–
1.8 Zorg voor maatregelen die de veiligheid van voetgangers borgen op de laad- en losplekken.		De laad en losplaatsen worden met een markering aangegeven. Daarmee blijft er voldoende ruimte over om met een rolstoel, rollator of kinderwagen te passeren.	+
1.9 We zijn niet akkoord met het opheffen van de zebra richting de 2e Hugo de Grootstraat aan de zuidzijde. Die zebra ligt er nu, in de zuidelijke looproute naar het Hugo de Grootplein, en we zien geen aanleiding om de oversteek voor voetgangers, zeker voetgangers met een beperking slechter en ingewikkelder te maken. Dringend advies: handhaven.	Cliëntenbelang Amsterdam	Dit punt is overgenomen, het zebrapad blijft behouden.	++
1.10 Geleidelijnen zijn nog niet overal of onvolledig ingetekend; de oversteekplaatsen moeten nog geoptimaliseerd worden.	Cliëntenbelang Amsterdam	Geleidelijnen op tekening zijn de huidige geleidelijnen. De overige benodigde geleidelijnen worden verder uitgewerkt in de technische (besteks)tekening.	+/–

B1 Bijlage 1: overzicht ingestuurde reacties

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
2. Fietsers			
2.1 De Fietsersbond is tevreden met de keuze voor brede fietsstroken.	Fietsersbond		n.v.t.
2.2 De fietsstrook zou eventueel teruggebracht kunnen worden van 2,70 naar 2,50 meter breed, onder de voorwaarden dat er gebruik wordt gemaakt van 'vergevingsgezinde' banden (afgeschuind) tussen trottoir en fietsstrook en er geen breedte verloren gaat aan een goot.	Fietsersbond	De reden dat 'vergevingsgezinde' banden niet worden toegepast is omdat deze niet voldoen aan de zogenoemde Puccini-eisen (lijst van toegestane materialen in de openbare ruimte van Amsterdam) en daarom tot op heden niet zijn toegepast op de Binnenring. Nadeel van deze afgeschuinde banden is ook dat fietsers dan sneller in de verleiding worden gebracht om het trottoir op te rijden.	–
2.3 Fietsersbond verzoekt om de uitbuiging van het tweerichtingsfietspad bij de ingang van de Westerstraat eerder in te zetten. Op die manier wordt de autobestuurder die rechtsaf de Westerstraat in wil rijden niet in mogelijke verwarring gebracht dat de fietsers ook rechtsaf slaat.	Fietsersbond	Punt is dat het eerder uitbuigen van het fietspad op deze plek ten koste gaat van de ruimte voor de voetganger. Belangrijkste is dat de autobestuurder beter zicht heeft op het tweerichtingsfietspad en daar wordt aan voldaan.	–
2.4 Ook wil zij ter hoogte van de halte Bloemgracht het fietspad in noordelijke richting niet laten versmallen voor de ophaalwagens die bij de ondergrondse containers van het Tweede Marnixplantsoen moeten komen. Liever nog de ophaalwagens deels op het fietspad laten staan dan het fietspad aan de rechterzijde versmallen.	Fietsersbond	De versmalling is uit het ontwerp gehaald. Er komt nu een fietspad met een continue breedte waarbij de ophaalwagen incidenteel kort op een deel van het fietspad staat. De ophaalwagen dient wel zo dicht mogelijk op de containers te gaan staan zodat er zoveel ruimte voor de passerende fietsers overblijft.	++
2.5 We zijn enthousiast over het plan, meer ruimte voor langzaam verkeer vinden we super, ook eenrichtingsverkeer zien we als een voordeel.	1 individuele reactie		n.v.t.
3. Openbaar Vervoer			
3.1 Reizigersorganisatie Rover maakt zich ernstig zorgen over dat het ontwerp niet spoort met het tot stand brengen van een hoogwaardige OV-verbinding, zoals vastgesteld is in de Omgevingsvisie 2050, het verkeersbeleid van de gemeente Amsterdam en de mitigerende maatregelen voor het OV van 30 km/u in de stad. Rover vraagt het ontwerp aan te passen met een vrij liggende OV baan waarop een snelheidsregime van 50 km/u geldt.	Rover	Om de vrij liggende trambaan te realiseren met het bijbehorende 50 km/u regime voor de tram moet het spoor worden verschoven. Buiten de kostenbesparing door het spoor te behouden speelt mee dat in het huidige ontwerp veel verbeteringen zitten voor de doorstroming van de trambaan. Auto's rijden niet meer in twee richtingen mee met de tram, maar in één richting. Daarnaast is het grootste obstakel voor de doorstroming van de tram weggenomen in dit ontwerp, namelijk in- en uitparkeer of laad- en losbewegingen. Door de bredere fietsstroken en de (al dan niet toegewezen) laad- en losruimte op het trottoir is de kans klein dat de trambaan nog gehinderd wordt. Deze verbeteringen voor de doorstroming van de tram mitigeren de snelheidsbeperking van 50 km/u naar 30 km/u. De korte afstand tussen de haltes Bloemgracht en Marnixplein reduceert daarnaast het belang van een 50 km/u regime.	–
3.2 We vinden het niet acceptabel dat de perrons van de halte Bloemgracht niet 100% toegankelijk gemaakt kunnen worden. Toegankelijk OV is al sinds 2006 een wettelijke verplichting. Voor 'tram' betekent dit vrijwel altijd dat het alleen op het moment van een herprofilering kan. Dat is nu, anders gebeurt het niet.	Cliëntenbelang Amsterdam	Omdat de tramrails niet worden vervangen is het niet mogelijk om de halte Bloemgracht geheel toegankelijk te maken. In het ontwerp is getracht het in elk geval mogelijk te maken ter hoogte van de conducteursdeuren. De halte inrichting wordt verder uitgewerkt in de technische (besteks)tekening.	+/–

B1 Bijlage 1: overzicht ingestuurde reacties

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
4. Parkeren van fietsen en auto's			
4.1 Er is gebrek aan afgesloten fietsenstallingen voor bewoners (voor e-bikes bijvoorbeeld). Vraag Ymere die panden renoveert of er ruimte is voor een gezamenlijke fietsenstalling.	1 individuele reactie	De bouw van fietsenstallingen behoren niet tot de scope van het project. Het verzoek wordt doorgestuurd naar Ymere.	–
4.2 Er is een tekort aan capaciteit voor het parkeren van fietsen, helemaal nu de Singelgrachtgarage-Marnix erbij komt met plek voor 800 auto's maar geen ondergrondse fietsenstalling. Gebruik de ruimte aan de randen van het Tweede Marnixplantsoen en parkeerplaatsen op de Marnixkade om meer fietsnietjes te plaatsen.	1 individuele reactie	De scope van dit project beperkt zich tot de Marnixstraat. Vanuit het project Singelgrachtgarage-Marnix worden fietsnietjes geplaatst rondom de ingangen van de garage. Het verzoek om fietsnietjes te plaatsen aan de randen van het Tweede Marnixplantsoen en op huidige parkeerplaatsen op de Marnixkade wordt doorgestuurd naar het betreffende project.	–
4.3 Er moeten meer voorzieningen komen voor bewoners en bezoekers om fietsen te parkeren in de buurt, want nu staan er veel fietsen tegen gevels. Maak meer fietsparkeer voorzieningen voor bewoners en bezoekers dan nu het geval is en gebruik hiervoor ook de zijstraten voor.	Bewonerscommissie Marnix Midden 2x individuele reactie	Op dit deel van de Marnixstraat komt 50% meer capaciteit terug voor het parkeren van fietsen dan nu het geval is. De fietsnietjes worden geplaatst op het trottoir. De zijstraten vallen buiten de scope van het project (behalve dat hier parkeerplekken met een functie worden teruggebracht).	+/–
4.4 Als er fietsnietjes worden geplaatst, zet ze dan alleen op plekken waarbij de vrije doorloopruimte niet wordt belemmerd (zoals het geval bij de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Rozengracht). Houd hierbij ook rekening met uitstekende fietsen.	Bewonerscommissie Marnix Midden	Bij het plaatsen van de fietsnietjes houden we rekening met de vrije doorloopruimte door de nietjes schuin te plaatsen.	+
4.5 Fietsnetjes mogen niet breder zijn dan 60 centimeter en moeten schuin geplaatst gaan worden. Dat moet niet vrijblijvend blijven.	Voetgangersvereniging Nederland	Zie antwoord 4.4	+
4.6 Diagonale smalle nietjes zouden ruimtewinst kunnen opleveren. Een fiets die met zijn voorband in het rek staat (zoals de 'tulp' in de Kinkerstraat) geeft een betere garantie op netjes stallen en dus vrije doorgangsruimte. Als de aantallen ermee gehaald worden, is 'langsparkeren' ook een optie die ruimte oplevert (Koninginneweg).	Cliëntenbelang Amsterdam	Schuin fietsparkeren neemt minder breedte van het trottoir in, in vergelijking met recht fietsparkeren. Daardoor is er meer ruimte voor voetgangers tussen fietsparkeren en de gevel. Fietsenrekken (voorwielklemmen) zijn slechts recht leverbaar als meervoudig rek. Daarmee wordt de doorloopbreedte krapper. Bovendien is het daarbij nodig om vanaf de straatzijde de fiets in te steken, waardoor de rekken halverwege het trottoir geplaatst zouden moeten worden. De keuze voor schuin geplaatste fietsnietjes is dus ingegeven om de doorloopbreedte voetganger te maximaliseren en om wel zoveel mogelijk fietsparkeren mogelijk te maken. De parkeercapaciteit wordt met 50% uitgebreid. De nietjes zijn 60 cm breed, in plaats van de 90 cm brede varianten, om 'uitwaaiering' van fietsen in de stalling zo min mogelijk te houden.	+/–
4.7 Canta's en andere gehandicaptenvoertuigen mogen op de stoep parkeren, mits ze de doorgang niet belemmeren. En hoe zit het met parkeren van 'buiten formaat fietsen' zoals bakfietsen? Wordt dit gefaciliteerd of vrijgelaten?	Cliëntenbelang Amsterdam	Er wordt niet in het bijzonder rekening gehouden met het parkeren van Canta's of 'buiten formaat fietsen' op het trottoir. Er is op de trottoirs tussen de fietsnietjes en plantvakken juist her en der vrije ruimte gelaten om dit soort functies te faciliteren. Op deze vrije ruimtes zou men kunnen parkeren, mits hierdoor niet in de weg gestaan wordt. Dit is conform elke andere straat en situatie in Amsterdam Centrum.	+/–

B1 Bijlage 1: overzicht ingestuurde reacties

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
4.8 Mogen taxi(busjes) van het doelgroepenvervoer op de rijbaan / fietsstrook stoppen om mensen voor de deur te kunnen halen en brengen? Of mag dat alleen op de laad- en losplaatsen?	Cliëntenbelang Amsterdam	Autoverkeer mag op fietsstroken rijden om uit te wijken voor tegenliggers, maar mogen daarbij de fietsers niet hinderen. In principe rijdt het autoverkeer op de gecombineerde auto-trambaan. Autoverkeer mag niet stilstaan, parkeren, iemand in of uit laten stappen en laden en lossen op fietsstroken. In de praktijk gaat men dan op de rijbaan stilstaan, maar dat is in dit geval niet mogelijk vanwege de doorgang van de tram. Autoverkeer hoort dan op de laad/losplekken te gaan staan. Ook kan men in de zijstraten van de Marnixstraat in parkeervakken parkeren of stilstaan op de rijbanen.	+/–
4.9 Wat wordt de oplossing voor mensen die een gehandicapten-parkeerplaats op kenteken hebben/aanvragen?	Cliëntenbelang Amsterdam	De bestaande invalideplaatsen worden teruggebracht binnen de gemeentelijk vastgestelde loopafstand van de woningen. In dit gedeelte betreft het 1 invalide-parkeerplaats. Nieuwe aanvragen worden behandeld conform de gangbare procedure; ook hier wordt een plek voor gezocht binnen die vastgestelde loopafstand.	+/–
4.10 Waarom moeten er parkeerplaatsen weg? Dat vind ik onzin. Er is genoeg ruimte en anders haal je allebei de trottoirs 1 tegel weg. Probleem opgelost. Kost allemaal klauwen met geld.	1 individuele reactie	Nu de parkeerplaatsen verplaatst kunnen worden naar de Singelgrachtgarage Marnix komt er openbare ruimte vrij voor de verbreding van de fietsstroken en de voor-zieningen op de trottoirs. De trottoirs nog meer versmallen door een tegel minder is geen gewenste oplossing.	–
5. Suggesties verkeerscirculatie/verkeerstromen			
5.1 De Fietsersbond ziet liever dat de Marnixstraat tussen Bloem-gracht en Marnixplein autoluwer wordt door een harde knip ter hoogte van de Westerkade, waarbij bestemmingsverkeer van de Marnixstraat alleen nog kan afrijden via de Westerkade. Door deze variant blijven de verkeersstromen van/naar de Westerstraat via het Marnixplein behouden. Bijkomend voordeel volgens de Fietsersbond is dat het doorgaande verkeer noord-waarts (van Bloemgracht naar Brouwersgracht) op deze manier wordt onderbroken.	Fietsersbond	Dit alternatieve verkeerscirculatieplan is afgewezen omdat hiermee het Marnixplein niet ontlast wordt. Daarnaast is de Westerkade niet ingericht op een toename van (bestemmings)verkeer uit de Marnixstraat en Marnixkade.	–
5.2 Door de autorijrichting om te draaien dus autoverkeer van het Marnixplein naar de kruising Bloemgracht verbetert ook de verkeersveiligheid. Het doorgaand autoverkeer met een hogere snelheid verdwijnt dan op de kruising Bloemgracht en later Marnixplein.	1 individuele reactie	Het probleem bij éénrichtingsverkeer zuidwaarts tussen het Marnixplein en de Bloemgracht is dat er een sluiproute noordwaarts ontstaat via de parallel gelegen Lijnbaansgracht (vanaf de kruising Marnixstraat/Bloemgracht) richting de Westerstraat. Dat is niet wenselijk op deze smalle gracht. Daarnaast kruist het ingaande en uitgaande verkeer van de Westerstraat elkaar, wat niet optimaal is met de nodige conflicten: ingaand autoverkeer komt vanaf het Marnixplein en moet de Marnixstraat oversteken om in de Westerstraat te komen, en uitgaand moet linksaf afrijden zuidwaarts naar de Bloemgracht. Beide stromen kruisen elkaar ter hoogte van de halte voor het Marnixbad. Bij éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting is het risico groter dat verboden genegeerd worden. Het éénrichtingsverkeer kan niet fysiek worden afgedwongen, omdat de noordwaartse richting altijd toegankelijk moet blijven voor de calamiteitenroute van de brandweer. De verwachting is dat autoverkeer op het korte stuk tussen de ingang van de Westerstraat en het Marnixplein dan rechtsaf over de trambaan blijft rijden. Tot slot wordt de kruising Bloemgracht-Marnixstraat in het ontwerp compacter gemaakt met een fietsstraat in noordelijke richting vanaf de Rozengracht. Auto's rijden dan niet langer mee over de trambaan.	–

B1 **Bijlage 1:** overzicht ingestuurde reacties

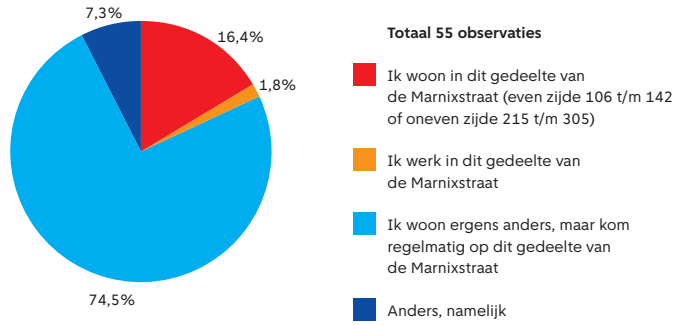
Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
5.3 Kijk goed naar jullie plan (Marnix Noord) en het Palenplan. Zorg ervoor dat verkeer bij de kruising Marnixplein een klein stukje naar rechts kan om de Westerstraat in te gaan. Anders wordt het een drama in de Willemsstraat die toch al te smal is.	1 individuele reactie	Het verminderen van de verkeersstroom Zaagpoort – Marnixplein – Westerstraat is juist één van de redenen waarom we éénrichtingsverkeer willen instellen. Dit komt namelijk de verkeersveiligheid van het Marnixplein ten goede. Het Palenplan is een proef. Uit de verkeersonderzoeken lijkt het dat het Palenplan in combinatie met éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord niet tot onacceptabele congestie leidt op de Willemsstraat. Uit de proef Palenplan moet blijken of dit in de praktijk ook zo is. De verwachting is dat het wel drukker wordt in de Willemsstraat.	+/–
6. Snelheidsregime en verkeersveiligheid			
6.1 Dat alles 30 km/u in de straat wordt is een verbetering.	Bewonerscommissie Marnix Midden/ Fietsersbond/ Cliëntenbelang Amsterdam 2x individuele reactie		n.v.t.
7. Groen, bomen en leefkwaliteit			
7.1 De vergroening met groenvakken (in de grond) die beheerd worden door het stadsdeel zijn een welkome verbetering. Het liefst willen we bomen in de straat, maar uit het gesprek is gebleken dan bomen niet haalbaar zijn door de vele kabels en leidingen in de straat en bovenleiding van de tram. Let wel op de groenvakken geen omheining krijgen waar fietsen tegenaan geparkeerd worden.	Bewonerscommissie Marnix Midden	Het verzoek om geen omheining aan te leggen rondom het groenvak is een punt van aandacht in de uitvoering.	+

B1 **Bijlage 1:** overzicht ingestuurde reacties

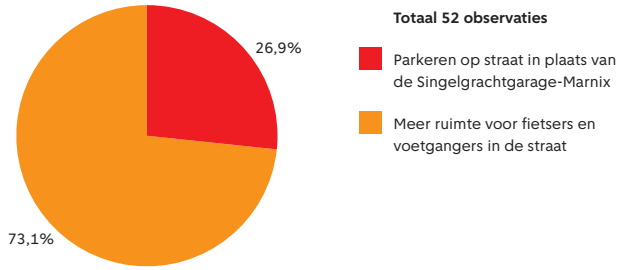
Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
7.2 We zien graag meer groen in de straat en eventueel terrassen.	1 individuele reactie	De ruimte op de trottoirs is aan de westkant al optimaal gebruikt voor groenvakken. Aan de oostzijde worden geen groenvakken aangebracht, om zo ruimte open te houden voor laden en lossen en ander gebruik. Ervaring elders op de Binnenring leert, dat open ruimtes nodig zijn aan de zijde van het autoverkeer om allerlei gebruik mogelijk te maken. Het is wel mogelijk voor bewoners om geveltuinen aan te vragen, mits het niet conflicteert met de minimale doorloopruimte van 1,80 meter. Op het Marnixplein en bij de ingang van de Westerstraat leggen we nog wel meer groen aan dan in het voorlopig ontwerp.	+/–
7.3 We juichen de vergroening zeer toe: het lopen wordt daarmee aangenamer. Het groen mag uiteraard opnieuw niet ten koste gaat van de doorloopruimte. Daar moet bij keuze van beplanting al rekening mee worden gehouden.	Voetgangersvereniging Nederland	We planten heesters in de groenvakken die door Stadswerken worden onderhouden/ gesnoeid. De invulling van de groenvakken zal niet ten koste gaan van de doorloop-ruimte. Wat de geveltuinen betreft ligt dit complexer, omdat het beheer van de geveltuinen bij bewoners ligt.	+
8. Proces en besluitvorming			
8.1 Door het afsluiten van de route Zaagpoort-Marnixplein-Westerstraat na fase 1 rijdt het bestemmingsverkeer van het zuidelijke deel van de Noord Jordaan aan via de route Bloemgracht-Marnixstraat. Maar na fase 2 zal duidelijk worden dat bestemmingsverkeer naar het noordelijke deel van de Noord Jordaan door het stuk Marnixstraat tussen Marnixplein en Willemstraat moet rijden. Vervolgens wordt ook de Willemsstraat een stuk drukker, omdat deze zowel het ingaande als het uitgaande verkeer van de Marnixstraat moet verwerken. Zowel in de Marnixstraat, maar vooral in de Willemstraat zullen fietsers hier veel last van hebben. Het is procedureel onzuiver om deze problemen niet in de huidige besluitvorming mee te nemen.	Fietsersbond	De gefaseerde aanpak van de Marnixstraat Noord biedt ruimte om de verkeerseffecten van éénrichtingsverkeer fase 1 (het gedeelte tussen Bloemgracht en Marnixplein) te betrekken bij de uitwerking van fase 2. Het is nog niet zeker dat éénrichtingsverkeer fase 2 ook daadwerkelijk doorgaat. Dat hangt ook mede af van de plannen van het Palenplan.	n.v.t.
8.2 Verzoek om uitvoering uit te stellen omdat de bouwwerkzaam-heden van de Singelgrachtgarage nog maar net achter de rug zijn. ‘Ik betaal huur voor wonen in een bouwplaats.’	1 individuele reactie	De herinrichting van de Marnixstraat Noord, waarbij parkeerplaatsen worden verplaatst naar de Singelgrachtgarage, is vanaf het begin af aan al gekoppeld geweest. Daarnaast willen we het werk van de Marnixstraat Noord uitvoeren in de periode dat er geen tram rijdt door het werk aan de kruising Marnixstraat-Rozengracht. Hierdoor kan er sneller en efficiënter worden gewerkt wat de overlast ten goede komt.	–

Bijlage 2: uitslag en reacties enquête

Wat is uw relatie met de Marnixstraat fase 1, het gedeelte tussen de Bloemgracht en het Marnixplein?



Wat vindt u belangrijker:



Licht hier uw antwoord eventueel toe:

1. De hele Marnixstraat moet auto vrij worden.
2. Ik ben niet zo voor auto's vanwege het milieu.
3. Auto's verpesten de hele straat.
4. Naast noodzakelijk bestemmingsverkeer en inwoners afhankelijk van een auto ben ik blij met de extra ruimte voor fietsers en voetgangers.
5. De auto's op de straat zijn niet bewoners vriendelijk. Ook een probleem is dat er regelmatig op de Marnixstraat (tot het Marnixplein en ook verder) dealers snel even parkeren/ stoppen. Ik hoop dat het weghalen van parkeerplekken op de straat dit ontmoedigd.
6. Gevaarlijk voor fietsers door krappe plek tussen tram rails en geparkeerde auto's. Er gebeuren vaak ongelukken. Daarbij forceren asociale autorijders de fietsers van de weg.
7. Parkeren kan best een paar meter verder in de garage of om de hoek. 'Parkeren voor de deur' is m.i. een luxe dus het eerste wat afvalt als er een keuze gemaakt moet worden.
8. Als bewoner met gehandicaptenparkeerplaats is het lopen naar een alternatieve plek niet realistisch.
9. Het past in het beleid van het college om zoveel als mogelijk parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van fietsers/ voetgangers. Het past in de visie van een autoluwe

binnenstad, geheel passend volgens beleid van andere Europese hoofdsteden. Autobezitters kunnen hun auto kwijt in de Singelgrachtgarage. Daarnaast draagt eenrichtingsverkeer, en dus minder autoverkeer bij aan de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Al weer jaren terug heeft een kind het leven gelaten door een auto-ongeluk op de kruising Marnixstraat-Westerstraat... En ten slotte zal het opheffen van parkeerplekken een positieve impuls opleveren aan de grijze, grauwe Marnixstraat. In dit woonblok wonen voornamelijk mensen met een laag inkomen; minder auto's/ autoverkeer biedt ruimte voor ideeën die de sociale cohesie in die straat kunnen verbeteren. Kortom: een uitstekend plan, komt ten goede aan het algemeen belang!

10. Wil dichtbij huis parkeren.

11. 1. Ik ben 70+ en er wordt in dit plan geen rekening gehouden met ouderen. Zo is er bij de Singelgracht geen lift aan de kant van de Raampoort. Voor mensen die slecht ter been zijn is dit een drama. 2. De trottoirs staan nu al vol fietsen (stuk Bloemgracht - Rozengracht is dramatisch), waardoor je niet fatsoenlijk lopen kunt. Dat wordt nog erger met bredere trottoirs, want mensen kiezen de gemakkelijkste weg met stallen van fietsen en zullen dat lukraak doen. 2. Men maakt van de Marnixstraat een tweede circuit van Zandvoort, maar nu voor tweewielers. Prima een maximumsnelheid van 30 km voor auto's. Sta ik voor 100% achter. Wie gaat dit handhaven voor tweewielers en bakfietsen? Elektrische fietsen, fat bikes, elektrische bakfietsen en speed pedalics houden zicht echter niet aan deze 30 km per uur. U creëert een ongelukkentraject. Een bredere fietsbaan lokt uit tot harder rijden en inhalen. Zolang alle tweewielers geen nummerborden hebben is handhaven wishful thinking. Het aantal fietsongelukken neemt toe en ouderen worden omver gereden en voor gewone fietsen is binnenkort geen plek meer, want die worden opzij geduwd. Kortom een heel slecht en gevaarlijk plan.

12. Meer dan genoeg ruimte voor de voetganger. Kan makkelijk aan één zijde de auto's laten parkeren en aan één zijde de parkeer vakken weg halen. Zo komt er dan wat meer ruimte voor de fietser. En zo houden we ook nog wat plek voor de automobilist.

13. Er zijn veel te weinig parkeerplekken. Er is altijd ruimte geweest voor fietsers auto's en nu opeens niet meer. Onzin.

14. Minder autoverkeer is beter voor onze gezondheid, geestelijk en lichamelijk.

15. Parkeren is verleden tijd, fietsen heeft de toekomst.

16. Het is vrij druk in de straat en mensen rijden er hard. Fijn als er meer ruimte komt voor langzaam verkeer. Plus graag ook meer groen want de weg is heel stenig!

17. In het stuk waar de huizen staan is het nu allemaal erg krap, druk en vol. Parkeren op straat is hier niet wenselijk, meer ruimte voor fietsers wel. Echter, omdat ook het 'palenplan' wordt ingevoerd is het logischer om het mogelijk te maken om als automobilist wel 'schuin over te kunnen steken' vanuit het Frederik Hendrik plantsoen naar de Westerstraat omdat anders al het bestemmingsverkeer voor de noord-Jordaan door de toch al smalle Willemstraat moet.

18. Hele suggestieve vraag dit!!! Meer antwoorden hadden hier op z'n plaats geweest!

19. Ik ben vooral voetganger, ook fietser. Een auto heb ik niet

20. Het is nu een te smalle fietsstrook naast het autoverkeer.

21. Fietsers tijdens zeer dicht op de trambaan. Meer ruimte voor de fiets zou wenselijk zijn.

22. Nogal evident, er is een dure garage gebouwd. Auto's horen niet op straat, de stad groeit, we denken meer aan het welzijn van de Amsterdammers en daar past minder 'auto' bij.

23. Fietsers zijn ruimte efficiënter dan auto's en alles dat kan helpen mensen uit de auto te krijgen die ook kunnen fietsen vind ik een verbetering.

24. De stoep is te dun er wordt te veel ruimte gegeven aan auto's. Relatief gezien is het niet eerlijk dat 100 auto's zoveel ruimte krijgen t.o.v. alle voetgangers die er dagelijks lopen.

25. Ik fietst hier dagelijks (ik werk op het nabijgelegen Cartesius Lyceum) en ik vind de ruimte voor fietsers in de vernieuwde binnenring fantastisch. Ook in de Frederik Hendrikbuurt zijn de stoepen en fietspaden verbreed. Alleen de Marnix mist nog, waar het nog erg smal is voor het groot aantal fietsers en voetgangers die er gebruik van maakt.

26. Ik ben invalide en kan maar 'n heel klein stukje lopen. Waar moet ik mijn auto met parkeervergunning laten als ik in dit stuk Marnixstraat moet zijn? Mag dat op de laden&lossen plekken? Of komen er ook algemene invalideparkeerplekken? Ik heb niets aan de parkeergarage, want dan heb ik weer iemand nodig die mijn rolstoel kan rijden in de straat. Het valt mij in het algemeen op dat bij alle 'groene' veranderingen de fietsen voorrang krijgen, maar invaliden steeds minder plek. Wil de gemeente ons aldoor maar thuis houden en geen last hebben van ons?

27. As someone living in the area, I really do not think Marnixstraat lacks space for cyclists, nor does public transport ever get congested here, it is simply not true. I do not agree with the one-way traffic proposal between Bloemgracht and Marnixplein. There is a lot of traffic going from Fredererik Henrikstraat and Nassaukade to Westerstraat and surrounding streets. Currently the cars go via a short route through the bridge directly to Westerstraat. With your proposal, traffic and also emissions will increase significantly in the area, which will create more noise for the local residents and Marnixstraat will be much busier for cyclists, which is exactly the opposite effect of what is aimed to be achieved. If you want to decrease the traffic in the area, close Marnixstraat for all traffic (including taxis). Residents and businesses can be excluded.

28. Maar: fietsen sneller dan, pak weg, 20 km moeten rijden op de rijweg.

29. Schoner, minder herrie en stank, lichaamsbeweging en een vlottere doorstroom.

30. Het is goed dat de autoracebaan getemperd wordt.

31. Ik denk dat het idee van eenrichtingsverkeer richting noord niet goed is, omdat het voor mensen die aan de Marnixkade tussen de Tweede Marnixplantsoen en de Marnixbad wonen, erg ingewikkeld wordt om richting zuid te rijden. Ik vind dat het autoverkeer op de Marnixstraat in beide richtingen moet blijven, wel op de trambaan.

32. Parkeer garages zijn onveilig en hebben een onheimig klimaat.

33. Het weghalen van parkeerplekken en het maken van eenrichtingsverkeer bemoeilijkt de bereikbaarheid van de straat voor bewoners en eventueel bezoek van bewoners terwijl dit de mensen zijn die juist veel gebruik maken van de straat.

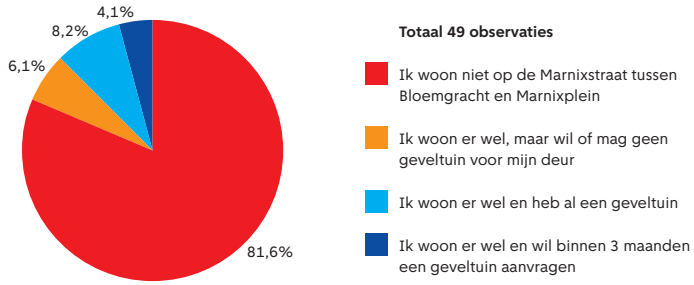
34. Bewoners met een auto worden gediscrimineerd ten opzichte van passanten ongeacht het doel van deze passanten.

35. Beter voor de bewoners auto in de buurt. De fietsers rijden als imbecielen en levensgevaarlijk ook voor spelende kinderen.

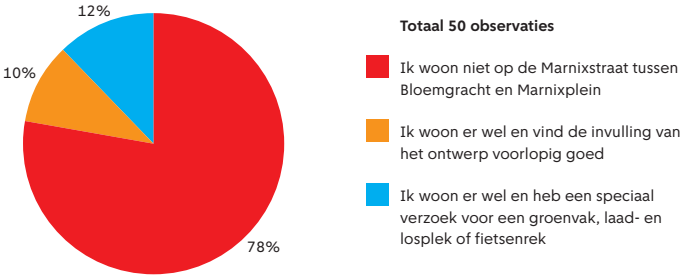
36. Auto's nemen onnodig veel ruimte op voor hoe weinig ze toevoegen aan de straat.

37. De garage is reeds gebouwd op basis van deze doelstelling. Zou van de zotte zijn om hier vervolgens niet de logische conclusie aan te verbinden om bovengronds de parkeerplaatsen weg te halen. Sowieso voorstander van een autoluwe binnenstad.

Bent u bewoner van de Marnixstraat even zijde 106 t/m 142 of oneven zijde 215 t/m 305, en zo ja, bent u van plan een geveltuin aan te vragen?



Bent u bewoner van de Marnixstraat even zijde 106 t/m 142 of oneven zijde 215 t/m 305, en zo ja, wat wilt u voor uw woning het liefst?



B² **Bijlage 2:** uitslag en reacties enquête

Wat vindt u van deze inrichting?
Waar maakt u zich eventueel zorgen om?

1. Op zich prima, om de autorijders tegemoet te komen.

2. Ik ben geen voorstander van deze inrichting. 1. Auto's kunnen sowieso richting noord via de Nassaukade. De Marnixstraat zou juist woon en fiets vriendelijker moeten worden. Ook het bollard plan van centrum west duidt op het belang van fiets vriendelijkheid in de binnenstad. 2. Bovendien heeft de Marnixstraat (vooral tussen Nieuwe Tuinstraat en Marnixplein) geen vriendelijke uitstraling - vrijwel geen groen, geen bomen. Mijn voorkeur gaat daarom uit naar maximale groen gebieden op de straat.

3. De inrichting is mooi. Ik maak mij zorgen om teveel auto's in de straat.

4. Er zijn vaak asociale autorijders (van een bepaald klasse) op deze straat die geen respect hebben voor de snelheidslimiet. Of het nou 50 of 30 km/u is. Drempels zullen echt nodig zijn. Op de nieuw ingerichte Kinkerstraat zie je hetzelfde. Auto's razen er nog steeds regelmatig met 60km/u langs. Er zouden van die 'Berlijnse Kussen' drempels geplaatst kunnen worden, wat fiets vriendelijk is. Echter denk ik dat met een beetje ingeniositeit ook asymmetrische mini 'Berlijnse kussens' tussen de tramrails waar typische auto banden over heen rijden geplaatst kunnen worden elke 100 meter of zo. Het moet niet alleen verboden zijn voor auto's om snel te rijden, maar het moet ook zeer ongunstig zijn. Een gestelde grens moet ook afgedwongen worden.

5. In een fietsstraat ben je als fietser overgeleverd aan de grillen van een autobestuurder. Je gaat er vanuit dat een autobestuurder zich aanpast aan de situatie met fietsers op de weg. Maar wat als je te maken hebt met een bestuurder die gedronken heeft, gebruikt heeft, een korte nacht heeft gehad of simpelweg slecht ruimtelijk inzicht heeft? Of gewoon asociaal is? Je bent overgeleverd aan de kwaliteiten van een autobestuurder. Het is per definitie minder veilig dan een losliggend fietspad. Zelf ben ik een keer aangereden op de fietsstraat van de Sarphatistraat simpelweg omdat de autobestuurder dacht dat ie er wel langskom maar dit verkeerd inschatte.

6. Verschrikkelijk! Onnodig. Bewoners moeten nu ook omrijden, ook die van de Marnixkade, om bij de Westerstraat te komen. Deze beslissing komt de leefbaarheid van de stad niet tegemoet.

7. Ik ben van mening dat een fietsstraat met fietsstrook de oplossing is om ook!! het autoverkeer te verminderen in deze straat: auto is nl. te gast. In andere delen van de stad wordt de automobilist 'gedwongen' de snelheid af te remmen. Dus wordt het een 30 km -straat. Dat komt de veiligheid te goede. En daarnaast dus eenrichtingsverkeer, dan komt er een EINDE aan de RACE_BAAN Marnixstraat. Ik zie geen obstakels, lijkt mij een uitstekend plan, geheel conform Europees beleid :)

8. Maak me zorgen om eenrichtingsverkeer.

9. Ik maak me zorgen om laden en lossen, wat slechts ver van huis kan. Slecht voor ouderen, die niet goed ter been zijn. Ik heb weinig geloof in geveltuinen. Die moeten verzorgd worden en de Jordaan Noord is niet erg behulpzaam met tegelwippen en het verzorgen van tuinen. Ik doel hierbij op het plantsoen achter het voormalige Reinildahuis, waarbij de door de omwonenden ingediende plannen niet gerealiseerd zijn en er een puinhoop van de beplanting is gemaakt. De projectontwikkelaars (Prosperity) in het pand in het

Reinildahuis saboteerden de uitvoering van het plantsoen en gebruiken het plantsoen nu als een openbare werkplaats voor de verbouwing die al meer dan 2 jaar duurt en veel overlast geeft. De spaarzaam beplante geveltuinen zijn platgereden door busjes en vrachtwagens. Het enig positieve is dat jongeren uit de omgeving er bij mooi weer gaan picknicken. Ook Marokkaanse jongeren komen hier 's avonds vaak samen. Zij zorgen in het geheel niet voor overlast, ruimen hun troep op en zijn heel vriendelijk. Die genieten van buiten zijn. Wanneer worden de stroken uitgebreid zoals goedgekeurd in het oorspronkelijke plan? Wat ik ook niet begrijp is het lage aantal elektrische laadpalen in de zijstraten en langs de Marnixkade. Hoe valt dit te rijmen met de toekomstige plannen dat alles elektrisch moet zijn?

10. Het maken van groen vakken is een leuke gedachten gang maar het zijn alleen maar uitlaat plekken voor honden en dump plekken voor afval. De stad is een vuilnisbelt aan het worden en niemand is bereid zijn stoep te vegen. Zolang deze mentaliteit niet verandert en men geen zorg draagt voor zijn eigen omgeving wordt de stad door deze aanpassingen alleen maar viezer. Auto's zijn er en blijven er wat voor regels je ook bedenkt. Veel mensen hebben hun auto ook nodig voor hun werk of om bij mensen op bezoek te gaan. Op bezoek komen bij ons is immers niet meer te betalen. Daarnaast maak je het voor bewoners alleen maar lastiger. Meer ruimte voor fietsers maak ook dat er meer ruimte komt voor de scooter en de elektrische fiets, deze kan dan nog harder over het fietspad. Jammer genoeg zie ik weinig vooruitgang.

11. Gewoon laten hoe het is. Ik maak me zorgen om de ridicule plannen van de gemeente.

12. Opstoppingen. Gevaarlijke gemotoriseerde fietsen die auto's passeren.

13. Ik heb geen voldoende ervaring en kennis om een mening te geven over de twee verschillende inrichtingen.

14. Ziet er goed uit, maar combinatie fietsers auto's levert ook veel gevaar op, zie ook rapportage fietsersbond.

15. Meer groen!!

16. Het is van belang dat verkeer bij het Marnixbad wel een klein stukje naar rechts kan om de westerstraat in te gaan. Anders blokkeert de hele Willemsstraat agv Palenplan.

17. Niet het contact als fietser met autoverkeer, maar met (te) hard rijdende scooters, bromfietsen, e-bikes e.d.

18. Liever meer ruimte voor fiets.

19. Auto's die kost wat kost even moeten parkeren. Tientallen (Pakjes)bezorgers.

20. Liever een brede fietsstraat. Lijkt veiliger voor de fiets.

21. Niet mee eens. Voorkeur voor de auto op de trambaan.

22. De auto deelt een wegvak met de fietser. Dat kan gevaarlijk zijn. Neem ervaring uit Sarphatistraat ev hierin mee.

23. Ik denk dat alle maatregelen die helpen om de auto's langzamer te laten rijden een goede maatregel is. Momenteel rijden auto's alsof het een snelweg is. Ik denk dat het beste is om de plek waar een auto kan rijden zowel fysiek als

gevoelsmatig kleiner te maken. Denk dat auto's die meerijden op een trambaan dus niet per se een goede maatregel is.

24. Ik maak me zorgen over de scheiding tussen eventueel auto verkeer, tram en fietsers. Ik wil graag dat het inhaalgedrag voorspelbaar is door bijvoorbeeld drempels en dergelijke of een verhoogde trambaan. Ik wil ook niet dat auto's de fietsstrook gebruiken als een bredere weg en daardoor ook sneller gaan rijden.

25. Goed. Auto's blijven te hard rijden is het gevaar.

26. De fietsstraten elders in de binnenring vind ik niet optimaal. Auto's gaan toch snel langs je door en houden onvoldoende afstand tot de fietsers. Ook bij stoplichten en kruispunten vind ik fietsstraten niet veiliger, soms zelfs onveiliger, dan bij gescheiden wegen. Bij de Marnix vrees ik vooral om het kruispunt bij het Marnixbad, waar tram, auto, fietser en voetganger in met scherpe bochten door elkaars richtingen gaan (bijv. om de bruggen over te steken). Ik heb daarom liever aparte rijstroken die duidelijk gesignaleerd zijn op de vloer.

27. Algemene Invalide Parkeerplekken. Die zie ik nergens.

28. I don't think changes are needed.

29. Zorgen: 1. zorg voor scheiding snelle en gewone fietsen 2. Brede trottoirs lijken identiek te worden met terrassen van horeca. Dat is onwenselijk. 3. Het kan niet dat er geen BOMEN in de straat komen. Dat ziet er uit als een treurige buitenwijk in VK.

30. Ik vind deze inrichting niet zo fijn. Ik vind het belangrijk dat beide zijden van de straat groen en een breed trottoir krijgen. De trottoirs die er nu zijn zijn gewoon echt te krap.

31. Eenrichting is prima. We zien dat voor het Marnixbad aan de oostzijde het fietspad nog steeds een kort stukje 2 richting is. Dat is in de praktijk erg gevaarlijk en het zou beter zijn als fietsers bij komst uit de Westerstraat bij links afslaan direct kunnen oversteken.

32. Ik mis bomen in de Marnixstraat. En behoud duidelijk onderscheid tussen gemotoriseerd verkeer, fietsers en wandelaars. E- bikes zijn gemotoriseerd.

33. Een stoep smaller maken om een verkeersdrempel te realiseren, om de snelheid van auto's te verminderen, vind ik niet logisch. Omdat het 1 van de rechte stukken van Amsterdam zijn, zie ik veel o.a. motoren die denken dat ze op het circuit van Zandvoort zitten. En zullen dus de trambaan pakken bij verkeersdrempels. Gewoon een snelheidscamera, omdat ook de maximale snelheid naar 30 gaat in december. Levert het ook geld op, en is gelijk een les. Kan die stoep gewoon breed blijven.

34. De inrichting is goed maar er zijn veel te weinig fietsnietjes ingepland. Op het oog net zo veel als in de huidige situatie. Komt u kijken wat er tegen de gevels staat. Er wordt geen rekening mee gehouden dat in dit gedeelte van de Marnixstraat geen berging is of boxen zijn. Bij de laatste herinrichting smeekten de bewoners om meer nietjes maar kregen geen gehoor.

35. Fietsstraten met auto te gast zijn heel gevaarlijk voor fietsers. Zeker met steeds meer elektrische auto's. Je hoort ze niet aankomen en verwacht ze ook minder, want het lijkt wel een beetje op een fietspad. En dan opeens zo'n auto naast je, doodeng, ze moeten worden afgeschaft.

36. Ambtenaren in het pakhuis wat stadhuis heet hebben geen idee over de behoeftes van de mensen die daar wonen, zelf wonen ze heel ergens anders.

37. Als dit betekent dat de trams beter en sneller kunnen doorrijden, dan heeft deze variant mijn voorkeur. De trams rijden gemiddeld genomen veel te langzaam. Om echt competitief te zijn qua snelheid.

38. Hoe gaat er gehandhaafd worden op de snelheden van auto's? Er wordt nogal hard gereden en tussen drempels kan ook flink doorgereden worden. Dit voelt niet veilig als de weg gedeeld wordt.

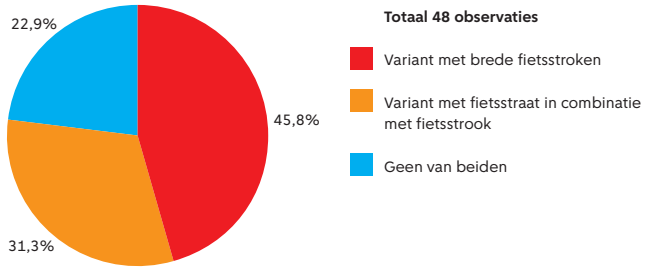
39. Dom. Auto's en tram kunnen de trambaan delen waarmee de straat optimaler door alle verkeer wordt benut. Het is niet efficiënt om een groot deel van de oppervlakte reserveren voor openbaar vervoer als er niet 24/7 gebruik wordt gemaakt van die ruimte door dat openbaar vervoer.

40. Ik vind het niks. Je kan praktisch niet meer op de Westerstraat komen. Tis geen speeltuin!!!

41. Ik fiets liever niet tussen de auto's, ook al is een fietsstraat beter dan een normale weg waar je tussen de auto's fietst. Als hierdoor de tram harder mag rijden en dus sneller wordt vind ik het wél de moeite waard. Dat is me nu niet duidelijk of dat mogelijk is.

42. Prima.

Welke inrichtingsvariant heeft uw voorkeur?



Licht hier uw antwoord eventueel toe:

1. Komt de tram wellicht ten goede.

2. Zie vorige uitleg.

3. Losliggende fietsstroken zijn m.i. veiliger dan een gedeelde fietsstraat.

4. Deze straat moet tweerichtingsverkeer blijven. De leefbaarheid van bewoners met en zonder beperking wordt teniet gedaan.

5. Zie mijn vorige antwoorden. Samengevat: draagt bij aan de veiligheid in deze straat. Er is nog genoeg ruimte voor groen/ fietsplekken. Past in autoluwe stad, volgens beleid ons College/ Europese hoofdsteden.

6. Ik prefereer de huidige situatie. Het enige dat veranderd moet worden is de maximumsnelheid verlagen naar 30 km per uur voor al het verkeer. Handhaven is een prioriteit dmv. snelheidscamera's. Elektrische twee- en driewielers dienen een nummerplaat te hebben en een helm te dragen. Bouw drempels in. Ook voor tweewielers.

7. Onzin die fietsstroken. Er is ruimte genoeg gewoon netjes achter elkaar fietsen.

8. Als ik het goed heb begrepen rijden bij de variant met brede fietsstroken de fietsers en auto's op afzonderlijke wegen en dit lijkt mij makkelijker fietsen. Ik weet het niet zeker.

9. Lijkt me meer aansluiten bij test van centrumring meer oostwaarts.

10. In combinatie met het Palenplan moet er voor enige doorgang gezorgd worden! Met name bij Marnixbad vanuit Frederik hendrik plantsoen moet je stukje naar rechts kunnen om Westerstraat in te gaan!!!!!

11. Brede fietsstroken zijn naar mijn idee veiliger dan een fietsstraat.

12. Zo wordt er ruimbaan voor ov gegeven.

13. Ik denk dat auto's in een fietsstraat het beter mogelijk maakt op maatregelen te nemen tegen hard rijdende auto's.

14. Ebikes op de rijweg, niet op de fietsstrook.

15. Geeft meeste veiligheid voor fietsers en wandelaars.

16. Ik zei net al dat fietsstraten gevaarlijk zijn voor fietsers. Maar er moet zo ook veel mogelijk plek komen voor groen in de Marnixstraat. Dat is er nu nl eigenlijk niet. En dus wordt het nu erg heet in de zomer, dat zou anders moeten.

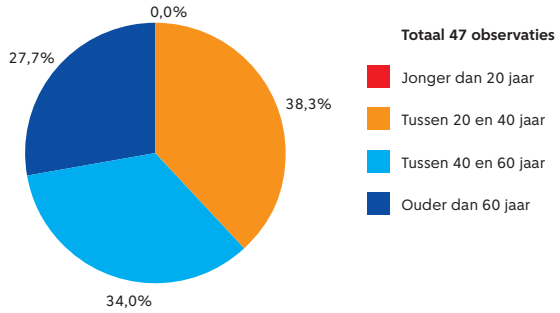
17. het blijft een gevaarlijke invulling.

18. Ik mis varianten waarbij er bijvoorbeeld aan 1 kant van de straat nog wel parkeervakken (want er wonen ook mensen) zijn of waar de trambaan verlegd op een manier zoals bijvoorbeeld in de Leidsestraat, bij haltes twee sporen, tussen de haltes 1 spoor waardoor tussen de haltes meer ruimte in de breedte ontstaat. De passanten worden gesteld boven bewoners. Of een variant met ook éénrichtingsverkeer voor fietsers, zodat iedereen dezelfde kant op gaat (met uitzondering van het OV). Dat levert ook meer ruimte op in de breedte. Daarnaast is het creëren van groenvakken, ten koste van parkeervakken een illusie. Het stuk Marnixstraat waar ik woon heeft grote potten die 1 keer zijn neergezet en vervolgens laat de gemeentelijke groenvoorziening de inhoud verdorren. Geen onderhoud, geen zorg, niks.

19. Gewoon 2 richting auto met drempels.

B² **Bijlage 2:** uitslag en reacties enquête

Om meer zicht te krijgen op wie gebruik maken van deze online enquête, horen wij graag in welke leeftijdscategorie u valt:



Heeft u nog een reactie op het ontwerp of een suggestie, dan kunt u die hier invullen:

1. Goed bezig, fijn dat de geparkeerde auto's langzaam maar eindelijk in de garages verdwijnen.

2. Plant aub bomen op de Marnixstraat tussen Nieuwe Tuinstraat en Marnixplein. De gebouwen op dit deel van de straat zijn vrij grijs en somber en vaak is de straat bezaaid met afval. Het is tijd om dit deel van de Jordaan aan te pakken, een mooie plek te maken waar buurtbewoners trots op kunnen zijn. Het is belangrijk om te zorgen dat auto's en scooters niet te hard rijden door de Marnixstraat wegens de geluidsoverlast. Zijn flitspalen een optie?

3. Nogmaals: drempels (en camera's) zijn absoluut nodig. Anders gaan asociale autorijders alsnog een gevaar zijn voor fietsers.

4. Wat mij ook doorslaggevend lijkt in dit ontwerp is de veiligheid. Hebben jullie zelf onderzoek gedaan naar de veiligheid fietsstroken vs fietsstaten? Daarnaast: hoe willen jullie de maximum snelheid van auto's en motoren handhaven op de tram/busbaan? Dat is nu ook een probleem op de Marnixstraat natuurlijk. De lange rechte weg blijft hiervoor uitnodigen ook in het nieuwe ontwerp.

5. Trek dit plan in voorzover het eenrichtingsverkeer betreft. Denk ook goed na over de alternatieven voor mensen die nu een gehandicaptenparkeerplek hebben. De gemeente neemt besluiten zonder de bewoners die getroffen worden eerst te raadplegen. Het effect is desastreus voor sommige bewoners.

6. Ik zou zeggen: zo snel mogelijk starten, i.i.g. nog voordat de Singelgrachtgarage klaar is:) Fantastisch plan! De fietsstraat met fietsstrook:)

7. Ik vraag me af waarom de achterliggende buurt de Jordaan en Lindengracht/Willemsstraat niet worden geïnformeerd. De impact op deze buurt is enorm voor bereikbaarheid naar deze buurt en de stad uitrijden. Wil graag betrokken worden in dit proces. Kom er nu toevallig achter via kennis op Marnixstraat. Ik ga hiertegen in beroep.

8. Ik sta niet achter dit ontwerp. Het maakt van de Marnixstraat een racebaan voor fietsers en hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie, omdat handhaving van de 30 km per uur limiet niet niet haalbaar is. Bovendien vind ik dat er in het hele plan geen rekening met ouderen gehouden is. Het is een roekeloos plan. Oudjes tellen niet mee in Amsterdam en worden van de sokken gereden op straat en op de trottoirs. Ook is er geen lift in de Singelgracht garage aan de Raampoort kant en er zijn te weinig laad en losplekken.

Ik praat niet voor mezelf want ik ben goed ter been, sport nog, fiets nog en gebruik de auto nauwelijks in de stad. Ik loop, fiets of gebruik het OV. Veel ouderen durven echter niet meer op de fiets en zijn bang op straat met oversteken, kunnen slecht trappen lopen en kunnen niet goed grote afstanden te voet afleggen. Wat doet de gemeente voor hen?

9. Ophouden met die onzin om alles opnieuw te willen inrichten.

10. Nee, dank u voor dit mooie positieve project en ontwerp voor de leefbaarheid in de binnenstad.

11. Zie eerdere opmerking over link met palenplan en doorgang creëren om 'schuin te kunnen oversteken' van Frederik Hendrikplantsoen naar Westerstraat om problemen in Willemsstraat te voorkomen omdat daar anders al het verkeer maar de noord-Jordaan doorheen moet (en mee, ik woon zelf niet in de Willemsstraat maar wel de noord-Jordaan)

12. Het is belangrijk dat er goed gekeken wordt naar dit ontwerp in combinatie met palenplan, dat is weer een andere commissie. Zorg ervoor dat verkeer vanuit Frederik Hendrikplantsoen bij het marnixbad stukje naar rechts kan om de Westerstraat in te gaan.

13. Los probleem van alle bezorgers die overal waar het niet kan parkeren.

14. Voorstel ten aanzien van het OV: Maak de eindpunten van lijn 3 (Westergasfabriek) en lijn 5 (Zoutkeetsgracht) permanent (ook met het oog op doortrekking van lijn 5 naar Haven-stad). Dat scheelt een halte voor lijn 5 bij de Westerstraat richting Amstelveen. Die halte kan dan verdwijnen (geeft extra ruimte), en lijn 5 richting Amstelveen kan dan van de – nu ongebruikte halte – ten noorden van het Marnixplein gebruik maken. Scheelt ook heel veel afbuig bewegingen van (lange) trams.

15. Geen fietsnietjes maar fietsrekken. Nietjes leiden tot rommelig fietsparkeren en het is vaak lastig je fiets erin of eruit te krijgen vanwege kratjes, mandjes, fietstassen en 'tussen gepropte' fietsen. Fietsrekken leiden tot een veel strakker straatbeeld. Uiteraard aan te vullen met vakken voor bakfietsen en scooters etc.

16. Graag kijk ik uit naar de nieuwe situatie en ben ook benieuwd wat jullie richting Haarlemmerplein van plan zijn. Komt daar ook een knip? Anders ben ik bang dat het als een sluiproute wordt gebruikt.

17. Ik vind de keuze voor eenrichtingsverkeer een goede en met name kijkende naar de oprit van de Westerstraat. Ik hoop dat jullie daar goed gaan handhaven.

18. Oplossing voor afval ophalen.

19. Ik ben heel blij met het idee om een groenstrook te plaatsen in de vorm van een groeneiland bij het Marnixbad. Bij het Frederiksplein en het Weteringspark is dat heel mooi geworden zo tussen de rijstroken en naast de trambaan. Ik zou het ook heel mooi vinden als een deel van de trambaan over gras ging.

20. Zie invaliden niet over het hoofd! Geef hun de mogelijkheid te parkeren, bijvoorbeeld bij 'n winkel, als we maar 'n klein stukje kunnen lopen. Niet iedereen (ook slecht lopenden) kan met de nieuwe parkeergarage uit de weg. Dat is alleen voor mensen met gezonde benen.

21. I do not have a problem with your proposal to reduce traffic within the canals, you can be a bit more radical without punishing the residents. I would establish congestion charges for cars entering the area, for example EUR 30, except the residents or delivery companies. Anyone who would need to enter the area, for example for a one-time delivery, could register online for an exemption. Taxis should not be allowed on the canals, but only available on major roads, such as Haarlemmerplein, Nassaukade, Rozengracht. Anyone can walk to one of these roads within 5 minutes.

22. Er zouden om de vijftig meter vuilcontainers komen. Zie ze niet. Hebben we geen vuilprobleem?

23. We zien dat voor het Marnixbad aan de oostzijde het fietspad nog steeds een kort stukje 2 richting is. Dat is in de praktijk erg gevaarlijk en het zou beter zijn als fietsers bij komst uit de Westerstraat bij links afslaan direct kunnen oversteken.

24. De aansluiting Westerstraat - Marnixstraat blijft levensgevaarlijk voor fietsers. Dat stuk fietspad met 2 richtingen is heel gevaarlijk. De tramhalte op die plek is fout. En plaats bomen in de Marnixstraat.

25. Autorijden in beide richtingen, wel op de trambaan.

26. Ik woon wel niet in de Marnixstraat, maar wel op de Westerkade en ik ben dus afhankelijk van de Marnixstraat.

27. afschaffen dat plan en opnieuw in overleg met de buurt bewoners.

28. Het ontwerp houdt geen rekening met de bewoners die een auto bezitten of bezoekers van deze bewoners. Het stelt passanten verkeer boven bewoners. Het is inefficiënt waar het aankomt op het gebruik van de beschikbare oppervlakte als OV en (auto-)verkeer niet samen deze oppervlakte zouden kunnen delen. De groenvakken zijn een illusie. Suggestie is om een betere variant te maken, en daarbij ook te kijken naar een groter plaatje met verkeersdoorstroming en éénrichtingsverkeerslussen tussen de Nassaukade, Rozengracht, Prinsengracht, Haarlemmerplein en Haarlemmerhouttuinen.

29. Laten zoals het is en opfleuren!!!

30. Graag zo snel mogelijk en in 1 keer inrichten. (Niet in fasen)

Bijlage 3: verslag bewonersbijeenkomst

Locatie: Chigaco Boom, Amsterdam
Datum: 14 september 2023
Verslag: Esther Demarteau (Notu-flex Secretariaatsdiensten)

1. Opening

De voorzitter, opent de bijeenkomst om 20.00 uur en heet alle aanwezigen welkom. De heer De Geus is gevraagd om als onafhankelijk voorzitter de bijeenkomst te leiden.
Doel van de avond is bewoners te informeren over het voorlopig ontwerp herinrichting Marnixstraat Noord. Tijdens de bijeenkomst, via de website van het project en via het mailadres kunnen bewoners input leveren ten aanzien van het ontwerp.

2. Toelichting

Mevrouw Barendregt (projectmanager Binnenring/Marnix Noord) geeft een toelichting op het ontwerp.
In een korte terugblik wordt aangegeven dat de Marnixstraat een onderdeel is van de Binnenring. Doelstellingen zijn meer ruimte voor de fiets en het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, verkeersveiligheid en de leefkwaliteit.

Wat hebben we gedaan?
In 2019 is het project gestart met gesprekken en werksessies met bewoners om hun inbreng op te halen. Vanuit de werksessie zijn de doelen opgesteld.
De Nota van Uitgangspunten is in 2020 opgesteld, waarna inspraak volgde. De nota is in september 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. In de nota is beschreven waar het ontwerp aan moet voldoen qua uitgangspunten en voorwaarden.

In 2022 is een verkeersonderzoek gedaan en startte het ontwerptraject. Verder is onderzoek gedaan naar eenrichtingsverkeer op het noordelijke deel van de Marnixstraat. In dit verkeersonderzoek zijn de plannen voor het zogenoemde ‘Palenplan’ ook meegenomen. In maart en april 2023 heeft consultatie van deze verkeersmaatregelen plaatsgevonden.

De voorkeursvariant bestaat uit behoud van de huidige ligging van de trambaan ten behoeve van meer ruimte voor de voetgangers. In opdracht van het bestuur worden duurzame keuzes gemaakt binnen alle projecten. Het verschuiven van de trambaan in de Marnixstraat is vanuit het oogpunt van onderhoud niet nodig, daarom blijft deze op de huidige locatie gehandhaafd.
Verder is in deze variant fietsen in beide richtingen naast de gecombineerde auto/trambaan mogelijk. Het autoverkeer rijdt met eenrichtingsverkeer in noordelijke richting. Voetgangers krijgen een extra breed trottoir met voldoende ruimte voor fietsparkeren en laden en lossen, ramenwassen of onderhoudswerk met steigers. De gehele Marnixstraat krijgt een 30km-regime.

In relatie tot omliggende projecten wordt gekeken naar een gefaseerde aanpak. Als het project Raadhuisstraat/Rozengracht (onderdeel Oranje Loper) wordt uitgevoerd, moet het gedeelte van de Marnixstraat tussen Marnixplein en Brouwersgracht (fase 2) bereikbaar blijven voor het openbaar vervoer. Dat betekent dat dit gedeelte pas na oplevering van de Raadhuisstraat/Rozengracht kan starten. Het gedeelte tussen Bloemgracht en Brouwersgracht (fase 1) kan meeliften met het werk van de kruising Raadhuisstraat/Rozengracht, omdat er dan geen tram rijdt door dit gedeelte van de Marnixstraat.

Voorlopig ontwerp fase 1
De trambaan blijft behouden en voor de auto richting het Marnixplein wordt eenrichtingsverkeer ingesteld. De parkeerplaatsen worden opgeheven, uitgezonderd de speciale plekken zoals elektrisch opladen en de mindervalidenparkeerplaats (op vergunning). Deze worden verplaatst naar de zijstraten. Hierdoor ontstaat in de Marnixstraat meer ruimte voor fietser, voetganger en fietsparkeren. Doel is 50% meer fietsparkeren te realiseren, om te voorkomen dat fietsen buiten de rekken worden geparkeerd.

De gemeente toont kort de verschillende varianten die zijn onderzocht voordat gekomen werd tot de voorkeursvariant.

Vervolgtraject
Het voorlopig ontwerp fase 1 is te vinden op de website van het project. Bewoners zijn ook in de gelegenheid om hierop te reageren en opgehaalde reacties worden, waar mogelijk, verwerkt in het definitieve ontwerp. Verder wordt een aantal zaken onderzocht: materialisering van de trambaan, alternatieve route voor de nachtbus en de route voor de taxi. In de verdere uitwerking met betrekking tot de breedte van fiets- en voetpad wordt de waterafvoer nader bekeken.
De uitkomst van de enquête en de inbreng van bewoners wordt meegenomen, ook wordt de werkgroep blackspots om advies gevraagd, voornamelijk wat betreft kruispunten. In november volgt behandeling van het uitvoeringsbesluit in de stadsdeelcommissie Centrum. Vaststelling van dit besluit en het definitieve ontwerp fase 1 staat in december op de rol van het college.
Het project gaat de uitvoering voorbereiden en stemt met stakeholders eventueel werk in de omgeving af. Waternet gaat geen werk uitvoeren en Liander wil een gasleiding vervangen in het Tweede Marnixplantsoen. Ook zoeken zij een plek voor een nieuw wijkstation, vanwege de toenemende vraag bij de Nieuwe Egelantiersstraat. Uiteraard vindt afstemming met omliggende projecten plaats; Oranje Loper, onderhoud Bullebakssluis. De omgeving moet bereikbaar blijven. Na het uitvoeringsbesluit volgt de aanbesteding van het project. Start van het project fase 1 is voorzien in september 2024.

3. Vragenronde / reacties

Een bewoonster pleit voor onderhoud aan de plantenbakken in de Marnixstraat en prullenbakken in de straat om zwerfvuil tegen te gaan. Zij vreest dat de plantenbakken worden gebruikt als hondenuitlaatplek en om vuil te dumpen. Ook in de Jordaan staan geen bakken en mensen gooien het vuil op straat. Het is onbegrijpelijk dat Amsterdam daar niets aan doet.
De gemeente geeft aan dat de prullenbakken bij de halte of een parkje worden geplaatst. Het is ongewenst om in de hele straat prullenbakken te plaatsen. De groenvakken in het voorlopig ontwerp worden onderhouden door Stadswerken en daarbij wordt het vuil uit het vak verwijderd.

Een bewoner merkt op dat het projectteam heeft gekozen voor een combinatie van trambaan en rijweg. Daarbij wordt gekozen voor een 30km-regime. Spreker pleit voor een goede communicatie in het kader van de verkeersveiligheid. In de oude variant is het hanteren van verschillende snelheden verwarrend; trambaan 50 km/u en rijbaan 30 km/u.
Spreker pleit voor een duidelijke inrichting met eenrichtingsverkeer na de kruising of vanaf de kruising de Marnixstraat in, zodat er geen doorgaand verkeer is op de kruising. Wat is de reden dat op kruisingen voor een verschillend profiel is gekozen? De verkeersveiligheid is een groot aandachtspunt.
De gemeente geeft aan dat verschillende varianten zijn bekeken. De situatie op de kruisingen is onderdeel geweest van het verkeersonderzoek. De bereikbaarheid van de buurt is

meegenomen in het onderzoek en is een belangrijk aandachtspunt. Het huidige ontwerp met de bijbehorende circulatie is gekozen om de buurt bereikbaar te houden.

Een bewoonster vindt de inrichting van een fietsstraat verwarrend. Zij is voorstander van twee brede fietspaden en pleit voor hetzelfde profiel in de gehele binnenring. Het is verwarrend dat op de ring verschillende profielen worden toegepast. Verder is spreekster geen voorstander van een fietspad en trambaan op hetzelfde niveau. Hoe vermijdt men dat de auto over het fietspad rijdt om de tram te passeren en hierbij in de tegengestelde richting rijdt?
De gemeente toont door middel van een tekening aan dat het fietspad achter de halte langs ligt. De auto moet achter de tram wachten en op andere momenten dan tijdens het halteren staat de tram niet stil. Door middel van de vormgeving van de straat probeert het project om een logische rijrichting te creëren. Verkeersgedrag van deelnemers zorgt voor onverwachte bewegingen en dat is via de inrichting moeilijk tegen te gaan. Op de Binnenring kan niet overal hetzelfde profiel worden toegepast, omdat de ring niet op alle plekken even breed is. Waar mogelijk wordt een fietsstraat aangebracht en als dat niet mogelijk is, wordt gekozen voor een fietspad of fietsstrook.

Een bewoner is enthousiast over het ontwerp. Zelf fietst hij veel en daarom pleit hij voor meer groen in het profiel. Het fietspad wordt breder en dat biedt misschien de mogelijkheid om bomen te planten. Spreker vraagt of het mogelijk is om sfeervolle straatverlichting te plaatsen, bijvoorbeeld een lantaarnpaal waar een bloembak aan vast kan worden gemaakt. Dit zorgt voor meer charme in de straat.
De gemeente licht toe dat bomen in verband met de aanwezigheid van kabels en leidingen helaas niet mogelijk zijn. Daarom zullen laag blijvende heesters geplant worden, die ook het zicht niet blokkeren. Er is een mogelijkheid om meer groenvakken te maken, maar in het profiel is ervoor gekozen om ruimte te houden. Zo blijft in het profiel enige flexibiliteit, bijvoorbeeld om in de toekomst meer plantvakken te plaatsen. De gemeente adviseert negatief wat betreft het plaatsen van een lantaarnpaal. Doel is het trottoir zo obstakel vrij te houden. De verlichting hangt nu aan de bovenleidingen dat toont minder sfeervol.

De bewoonster tegenover de halte Bloemgracht ondervindt hinder van het licht van de abri en verzoekt of het licht 's nachts gedempt of uitgezet kan worden.
De gemeente kan navragen of dit mogelijk is. De halte Bloemgracht wordt gebruikt door de nachtbus en wellicht dat daarom de verlichting van de abri ook 's nachts aan blijft. Toegezegd wordt dat de gebiedsmakelaar intern zal nagaan wat de richtlijnen zijn voor de verlichting van abri's in de avonduren.

Een bewoonster uit het Tweede Marnixplantsoen ervaart veel parkeerdruk. Voor bewoners wordt parkeren in de parkeergarage gecreëerd. Zij informeert of het mogelijk is bij het plantsoen meer parkeerplaatsen te maken voor de fiets. Omdat het autoparkeren verdwijnt, is er mogelijk meer ruimte voor de fiets.
De gemeente zal straks op tekening aangeven waar extra fietsnietjes worden geplaatst.

Op de Marnixkade staan volgens een bewoonster twee elektriciteitsmasten. Het is een plek waar veel mensen op straat plassen en spreekster informeert of maatregelen getroffen kunnen worden om dit te voorkomen.
De gemeente vermoedt dat de kasten blijven staan in verband met de kabels en leidingen. Bij Liander ken geïnformeerd worden of dat het geval is. Wanneer spreekster haar gegevens doorgeeft, zal zij hierover een terugkoppeling ontvangen.

Volgens een bewoonster verdwijnen er in voorliggend plan 62 parkeerplaatsen en in fase 2 zullen er weer parkeerplaatsen verdwijnen. Zij vraagt zich af of de parkeergarage Singelgracht voldoende capaciteit heeft om, niet alleen bewoners uit de buurt Marnixstraat noord, maar ook uit de Jordaan te laten parkeren.
De gemeente licht toe dat de parkeergarage met 800 plekken is bedoeld voor zowel bezoekers als bewoners. 400 plekken zijn bedoeld voor het centrum en 400 voor west. De gedachte is dat bewoners overdag hun auto gebruiken, waardoor de vrijgekomen plekken benut kunnen worden door bezoekers.
De bewoonster wijst op de vele horeca in de buurt en zij vreest dat het idee van wisseling tussen bezoekers en bewoners niet gaat werken. Naast de palen in het gebied zal sprake zijn van te weinig parkeerplaatsen, wat een groot parkeerprobleem met zich meebrengt.
De gebiedsmakelaar van de gemeente geeft aan dat er twee informatieavonden over parkeren zijn georganiseerd. De vergunninghouders ontvangen een brief over parkeren in de Singelgrachtgarage. De parkeerplaatsen worden omgezet naar fietsparkeerplaatsen en groen. Bewoners hebben ook verzocht om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. De gemeente verwacht niet dat sprake zal zijn van een parkeerprobleem. De parkeergarage is bedoeld als compensatie voor de parkeer-plaatsen die op straat komen te vervallen.

Wat als wel sprake is van een parkeerprobleem? Bewoonster heeft haar auto nodig voor haar werk.
Een andere bewoonster is betrokken geweest bij de planvorming rond de parkeergarage. Het idee dat de parkeerplaatsen op straat 1 op 1 worden teruggebracht in de Singelgrachtgarage is gerealiseerd.
Bewoonster verwacht niet dat de parkeergarage genoeg plekken biedt om de vervallen parkeerplaatsen op straat te compenseren.
De gemeente geeft aan dat niet alle parkeerplaatsen op straat verdwijnen, zeker in de Jordaan niet. Voor de Marnixstraat is rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bewoners in de garage.

Een bewoonster is verrast dat bewoners geacht worden de plantenbakken te verzorgen. Momenteel worden de huidige bakken door niemand verzorgt. Zij begrijpt dat de bewoners een brief hadden moeten ontvangen.

Een bewoner vindt 2,70 meter breed een goede maat voor een fietspad. Echter als een auto of bestelbus op het fietspad stilstaat, moet de fietser uitwijken naar de trambaan. Dat is geen verkeersveilige situatie, omdat sommige fietsers in de tramrails vast kunnen komen te zitten.
De gemeente kan helaas niet voorkomen dat men gaat stilstaan op het fietspad. Daarom blijven sommige plekken in het trottoir obstakelvrij, zodat ruimte blijft om een auto half op het trottoir te zetten. Voordeel is dat bewoners ook hun boodschappen naar binnen kunnen brengen of bij een verhuizing tijdelijk kunnen parkeren. Verder is naast de tram een schrikruimte aangehouden van 80 cm, waardoor de fietser het stilstaande voertuig kan passeren.

4. Sluiting

Wanneer de aanwezigen hun mailadres doorgeven, krijgen zij het verslag en de presentatie toegestuurd. De voorzitter bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.15 uur.