Gemeente Amsterdam



Ontwerptoelichting Definitief Ontwerp

Project: Marnixstraat Noord fase 1

Onderdeel van de Binnenring Fiets-OV corridor

Inhoud

Leeswijzer 3

1 Inleiding en voorkeursvariant 5
1.1 De Binnenring 5
1.2 Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord 5
1.3 Nieuwe voorkeursvariant: brede fietsstroken 6
1.4 Afweging alternatieve inrichtingsvarianten 7

2 Verkeersonderzoek 9
2.1 Integrale aanpak: verkeersmaatregelen Centrum West 9
2.2 Resultaten variant éénrichtingsverkeer in combinatie met Palenplan 10
2.3 Gefaseerde aanpak en meerdere scenario's 10
2.4 Toets verkeersregeling kruisingen Nassaukade 12

3 Toelichting op het ontwerp 13
3.1 Wat verandert er? 13
3.2 Meer ruimte voor fietsers 13
3.3 Meer ruimte voor de voetganger 15
3.4 Meer ruimte voor openbaar vervoer 16
3.5 Verbeteren verkeersveiligheid 17
3.6 Nieuwe verkeerssituatie Marnixplein 17
3.7 Inrit Westerstraat 18
3.8 Maatregelen voor autoverkeer 19

4 Groen 23
4.1 Groenvakken 23
4.2 Groenontwerp Marnixplein 23
4.3 Geveltuinen 23

5 Ontvangen adviezen 24
5.1 Aanpassingen naar aanleiding van ontvangen reacties 24
5.2 Advies Beheertoetsoverleg 24
5.3 Advies Werkgroep Blackspots 24
5.4 Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit 25
5.5 Overige Ambtelijke afstemming 26

Bijlage 1: definitief ontwerp
Bijlage 2: beplantingsplan
Bijlage 3: Toetsteam OR&M advies

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Projectteam
Binnenring/Marnixstraat Noord

Leeswijzer

Het opstellen van het Definitief Ontwerp (DO) van de Marnixstraat Noord fase 1 (tussen Bloemgracht en Marnixplein) is niet over een nacht ijs gegaan. De consultatie met buurtbewoners voor dit project startte al in 2017, toen de eerste werksessies werden gehouden voor de inrichting van de straat. Tijdens deze sessies werden zowel knelpunten verzameld als oplossingen bedacht. Uiteindelijk zijn daar twee inrichtingsvarianten uit gekomen: een inrichting met fietsstraten of met fietspaden. Uitgangspunt hierbij was dat het tramspoor verschoven zou worden en de parkeerplekken aan de westzijde verplaatst zouden worden naar de Singelgrachtgarage-Marnix. In 2020 zijn beide varianten middels een digitale keuzewijzer voorgelegd aan bewoners en betrokkenen van de straat. Meer dan 4000 Amsterdammers hadden de keuzewijzer ingevuld en de uitslag was bijna 50/50. Er was een lichte voorkeur voor een inrichting met fietsstraten versus een inrichting met fietspaden.

De inrichtingsvariant met fietsstraten is uiteindelijk opgenomen in de Nota van Uitgangspunten, omdat deze het meest tegemoet kwam aan de doelstellingen van het project. Voor het gedeelte tussen de Bloemgracht en Marnixplein zou hiervoor éénrichtingsverkeer ingesteld moeten worden, omdat op dit smalle trajectdeel twee fietsstraten niet inpasbaar zijn. Vraag was of deze combinatie van fietsstraat (noordelijke richting) met fietspad (zuidelijke richting) ook in het noordelijkste deel, tussen Marnixplein en Brouwersgracht, toegepast kon worden. Dat zou betekenen dat er in de hele Marnixstraat Noord, van Bloemgracht tot Brouwersgracht, éénrichtingsverkeer ingesteld zou moeten worden. Bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten in 2021 is daarom opdracht gegeven dit nader uit te zoeken met behulp van een verkeersonderzoek.



Foto 1: Huidig profiel Marnixstraat ter hoogte van kruising Nieuwe Egelantiersstraat (foto Sanne Couprie 2023)

Leeswijzer

Vervolgens bleef de wereld niet stilstaan. Het beleid ’30 km/u in de stad’ werd uitgerold met gevolgen voor zowel autoverkeer als het openbaar vervoer. Het Palenplan kwam in de lucht, een verkeerscirculatieplan om sluipverkeer te weren in de Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel. Dit plan heeft ook gevolgen voor het verkeer in de Marnixstraat en is daarom meegenomen in het verkeersonderzoek naar éénrichtingsverkeer.

Daarnaast is er nog het raakvlak met de plannen voor de herinrichting van de Rozengracht/Raadhuisstraat. Duidelijk werd dat de werkzaamheden van de Rozengracht/Raadhuisstraat niet gelijktijdig gepland kunnen worden met het noordelijkste deel van de Marnixstraat, tussen Marnixplein en Brouwersgracht. Deze route is dan een belangrijke omleidingsroute voor het openbaar vervoer van/naar het Centraal Station. Het project Marnixstraat Noord is om die reden opgeknipt in twee delen: fase 1 (Bloemgracht-Marnixplein) en fase 2 (Marnixplein-Brouwersgracht). Waarbij fase 2 is uitgesteld totdat de Rozengracht/Raadhuisstraat gereed is. De focus kwam dus eerst op fase 1 te liggen, van Bloemgracht tot Marnixplein.
Tot slot werd er meer nadruk gelegd op duurzaam investeren: onderhoud waar nodig en vervangen als het niet anders kan.

Al deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat er een nieuwe inrichtingsvariant op tafel kwam. Eentje waarvoor het spoor niet verschoven hoeft te worden, aangezien de huidige tramrails nog tot 2040 houdbaar zijn. Dit past ook bij het huidige beleid van de gemeente om duurzaam om te gaan met vervanging in de openbare ruimte en daarmee gepaard gaande investeringen. Een andere grote wijziging is dat in deze nieuwe inrichtingsvariant de parkeerplekken aan beide zijden worden verplaatst naar de Singelgrachtgarage-Marnix. Alleen dan kan er met behoud van spoor een symmetrisch profiel worden aangelegd met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Deze inrichtingsvariant is uitgewerkt in een voorlopig ontwerp, dat in september 2023 is voorgelegd aan bewoners en betrokkenen. In deze ontwerptoelichting leest u welke keuzes zijn gemaakt om te komen tot een definitief ontwerp.

In hoofdstuk 1 krijgt u eerst een terugblik naar de verschillende inrichtingsvarianten, waarbij we starten met de doelstellingen van het project. In hoofdstuk 2 zoomen we in op het integrale verkeersonderzoek naar éénrichtingsverkeer. In hoofdstuk 3 wordt per doelstelling een toelichting gegeven op de keuzes die zijn gemaakt in het uiteindelijke ontwerp voor de Marnixstraat Noord fase 1. Het groenontwerp en beplantingsplan wordt besproken in hoofdstuk 4. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 een beknopt overzicht gegeven van de adviezen die zijn ontvangen en die zijn gebruikt om het definitief ontwerp af te ronden.

1 Inleiding en voorkeursvariant

1.1 De Binnenring

De Marnixstraat Noord is onderdeel van de Binnenring. De Binnenring loopt vanaf het Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en de Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat. Het is een halve ring om het centrum heen, die fungeert als verdeelring zodat bewoners zich snel en gemakkelijk via fiets en OV kunnen bewegen door de stad. Met de komst van de Noord/Zuidlijn vormt de Binnenring ook een belangrijke schakel in het OV als toevoerroute van tramreizigers naar de metrolijn en vice versa. Sinds de Noord/Zuidlijn rijdt, is de dienstregeling van de trams op de Binnenring verzwaard, op sommige delen zelfs verdrievoudigd.

Sinds 2016 wordt de Binnenring opnieuw ingericht, zodat deze corridor - ook in de toekomst - het toegenomen verkeer aan kan. Met het oog op het autoluwer worden van de stad, de gebiedsontwikkelingen in o.a. de Houthavens en Haven-Stad en de aansluiting van de Binnenring op de oeververbindingen naar Noord, groeit het aantal fietsers op de Binnenring de komende jaren en neemt de frequentie van het openbaar vervoer toe. Inmiddels is tweederde van de Binnenring gereed. De Marnixstraat Noord is één van de laatste trajectdelen die wordt aangepakt.

1.2 Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord

In september 2021 is de Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord vastgesteld. Het betreft het gedeelte van de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en de Brouwersgracht. Het middenin gelegen Marnixplein valt buiten de scope omdat deze in 2019 al een nieuwe inrichting heeft gekregen bij een noodzakelijke spoorvervanging. Doelstellingen in de Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord zijn:



Figuur 1 Overzichtskaart Binnenring met tracédelen (november 2023)

- Verbeteren verkeersveiligheid
- Meer ruimte maken voor fietsers
- Verbeteren doorstroming van het openbaar vervoer
- Verbeteren leefkwaliteit

Om deze doelstellingen te behalen is in de Nota een voorkeursvariant vastgesteld met fietsstraten, een vrij liggende OV baan en een flexibele strook aan de centrumzijde voor het parkeren van auto's, fietsen, laden en lossen en groenvoorzieningen. Om deze inrichting mogelijk te maken moet het tramspoor verschoven worden en worden de parkeerplekken van de huidige westelijke parkeerstrook gecompenseerd in de Singelgrachtgarage-Marnix. In het smalste gedeelte van de Marnixstraat, tussen de Bloemgracht en het Marnixplein, zijn twee fietsstraten niet inpasbaar. Op dit gedeelte is daarom in de Nota van Uitgangspunten éénrichtingsverkeer voorgesteld met een fietsstraat in noordelijke richting en een fietspad in zuidelijke richting.

1 Inleiding en voorkeursvariant

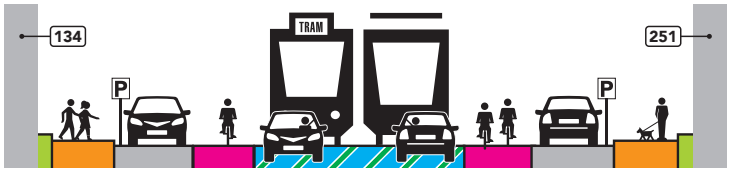
De variant met alleen maar fietspaden werd tijdens de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten niet afgeschreven, omdat er ook veel zorgen waren over de inrichting met fietsstraten. Zo waren de fietsstraten aan de smalle kant en was niet iedereen even blij met het verschil in snelheidsregimes op de vrij liggende OV baan (50 km/u) en de fietsstraat (30 km/u). Via een motie heeft de gemeenteraad opdracht gegeven om te onderzoeken of éénrichtingsverkeer voor de hele Marnixstraat Noord (tussen Bloemgracht en Brouwersgracht) haalbaar zou zijn, om zo het profiel van fietsstraat in combinatie met fietspad door te kunnen trekken en meer ruimte over te houden voor fietsers en voetgangers. Ook is verzocht de haalbaarheid te onderzoeken of voor de Marnixstraat op de vrij liggende trambaan alsnog een 30 km/u regime gehanteerd kan worden.

1.3 Nieuwe voorkeursvariant: brede fietsstroken

Ondertussen heeft de wereld niet stilgestaan. Er kwam een goedkopere variant in beeld waarbij het tramspoor niet verschoven hoeft te worden. Dit past bij het huidige beleid van de gemeente om duurzaam om te gaan met vervanging in de openbare ruimte en daarmee gepaard gaande investeringen. Om de ruimte bij behoud van spoor optimaal te benutten is gekozen voor een variant met brede fietsstroken. De kenmerken van deze variant zijn:

- Fietsers in beide richtingen krijgen een bredere fietsstrook naast de gecombineerde tram/autobaan. Op die manier hebben weggebruikers de meeste flexibiliteit om uit te wijken en zijn verhoogde schampstroken overbodig.
- Voor het autoverkeer komt er éénrichtingsverkeer in noordelijke richting. Verkeer naar de Westerstraat moet dus rijden via de kruising Bloemgracht over de Marnixstraat, rechtsaf de Westerstraat in. Door het verwijderen van een rijrichting, wordt de kruising Marnixplein ontlast.
- Het huidige tweerichtingsfietspad op de kop van de Westerstraat wordt uitgebogen, waardoor meer opstelruimte ontstaat voor het rechtsafslaand verkeer richting de Westerstraat. Hierdoor verbetert het zicht op de kruisende fietsers. Mede door de uitbuiging van het fietspad wordt de kans op conflicten verkleind.
- De perrons van de halte Bloemgracht worden verbreed en deels opgehoogd, waardoor het in- en uitstappen voor reizigers wordt verbeterd. Het gehele perron ophogen is niet mogelijk, omdat hiervoor het spoor verlegd moet worden.
- Alle parkeerplekken (circa 61) aan beide zijden van de Marnixstraat worden verplaatst naar de Singelgrachtgarage-Marnix. Parkeerplaatsen met elektrisch laden, deelvervoer of een gehandicaptenvergunning krijgen indien mogelijk een plek in de zijstraten.
- De stoep wordt efficiënter ingericht met voldoende vrije doorloopruimte. Op beide zijden van het stoep worden fietsnietjes geplaatst, waardoor de capaciteit voor het parkeren van fietsen zo'n 50% toeneemt. Op de westelijke stoep komen nieuwe groenvakken en op de oostelijke stoep komen laad- en losplekken.
- De hele Marnixstraat krijgt een 30 km/u regime. Door het spoor te behouden vervalt wel de mogelijkheid voor een vrij liggende trambaan. Dit betekent ook dat de uitzondering van 50 km/u op een vrij liggende trambaan komt te vervallen.

Huidige inrichting: Marnixstraat tussen Bloemgracht – Marnixplein (fase 1):



Oude voorkeursvariant NvU: fietsstraat met fietspad en verschoven spoor:



Nieuwe voorkeursvariant: brede fietsstroken, opheffen parkeren en behoud spoor:



1.4 Afweging alternatieve inrichtingsvarianten

Tijdens het ontwerpproces kwamen verschillende onderwerpen langs waarbij telkens keuzes zijn gemaakt. Te beginnen met de inrichtingsvariant. We hebben ook gekeken naar alternatieve inrichtingsvarianten waarbij de tramrails kunnen blijven liggen:

Alternatieve variant met spoorbehoud: fietstraat met fietsstrook



Voordelen:

- Door gebruik van een fietsstraat kan de snelheid van auto's geremd worden met drempels.
- De doorstroming van de tram verbetert, omdat er geen medegebruikers zijn. De tram blijft in deze variant nog wel maximaal 30 km/u rijden, omdat de trambaan niet gescheiden is van de fietsstrook. (De uitzondering van 50 km/u voor het OV geldt alleen bij een fysiek afgescheiden of verhoogde vrij liggende OV banen).

Nadelen:

- Uit bovenstaand dwarsprofiel wordt al duidelijk dat bij een inrichting met een fietsstraat het trottoir aan de oostzijde (centrumkant) een stuk smaller wordt. Dit is niet wenselijk omdat aan deze zijde auto's ook moeten kunnen laden en lossen. Als er op dit trottoir ook voorzieningen moeten worden aangebracht voor het parkeren van fietsen, dan komt de vrije doorloopruimte in het gedrang.

- Daarnaast is de fietsstraat in deze variant aan de krappe kant (maximaal 3,70 meter). Voor de intensiteit van fietsers en auto's op dit traject is een bredere fietsstraat wenselijk.
- Er gaat ook ruimte verloren aan een schampstrook die verplicht moet worden aangebracht tussen fietsstraat en trambaan.

Alternatieve variant met spoorbehoud: fietsstraat met fietspad



Extra voordeel vergeleken met de voorgaande variant:
- Fietsers hebben in zuidelijke richting een eigen baan.
- Omdat beide kanten van de trambaan fysiek zijn afgescheiden, geldt in dit geval de uitzondering van 50 km/u voor de tram.

Extra nadelen vergeleken met de voorgaande variant:
- De trottoirs worden hier nu aan beide kanten smaller en er is een extra schampstrook nodig tussen fietspad en trambaan.
- De trambaan moet breder worden aangelegd omdat er geen uitwijkruimte is bij medegebruik van bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten.

Alternatieve variant met spoorbehoud: fietspaden



Voordelen:
- Fietsers zijn afgeschermd van de trambaan waar ook auto's rijden.

Nadelen:
- De trottoirs zijn smal, de vrije doorloopruimte is beperkt en ruimte voor groenvakken en extra capaciteit voor het parkeren van fietsen is er niet.
- Laden en lossen zal deels op het fietspad en deels op het trottoir plaatsvinden.
- De trambaan moet breder worden aangelegd omdat er geen uitwijkruimte is bij medegebruik van bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten.

2 Verkeersonderzoek

2.1 Integrale aanpak: verkeersmaatregelen Centrum West

Het haalbaarheidsonderzoek naar het instellen van éénrichtingsverkeer voor de gehele Marnixstraat Noord (Bloemgracht tot Brouwersgracht) is na de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten als eerste opgepakt en in 2022 uitgevoerd. Vanwege de samenhang met de verkeerscirculatievoorstellen voor de Westelijke Grachtengordel (het zgn. Palenplan) is het verkeersonderzoek integraal uitgevoerd, mede om waterbedeffecten te voorkomen.

Voorstellen verkeersmaatregelen

- Een 'Palenplan' waarbij bruggen op de Brouwersgracht, Blauwburgwal en Prinsengracht worden afgesloten voor auto's. (De toekomst van het Palenplan is onzeker, zie paragraaf 2.3).
- Eénrichtingsverkeer in de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en Brouwersgracht om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers.

Onderzoek

Om de effecten van het Palenplan en éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord in beeld te brengen, hebben we de maatregelen onderzocht met het Verkeersmodel Amsterdam. Dit is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam, bedoeld voor strategische weg- en OV-studies. Het onderzoek is gebaseerd op tellingen en prognoses van verkeer in de stad. Door simulaties kunnen we zien waar het verkeer gaat toe- en afnemen.

De basis van het Verkeersmodel Amsterdam bestaat uit verkeerstellingen, kenmerken van het wegennet en aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Met het model maken we een inschatting van hoe het verkeer gaat rijden. In het onderzoek is uitgegaan van de verkeersituatie in 2025.

Voorstel verkeersmaatregelen Centrum West



Er is rekening is gehouden met de opening van de Singelgrachtgarage-Marnix en de wijzigingen bij het Frederik Hendrikplantsoen. Ook de afsluiting van de Tweede Bloemdwarsstraat en de Akoleienstraat zijn als uitgangspunt meegenomen. Deze twee afsluitingen zijn onderdeel van de herinrichting van de Rozengracht.

Theorie versus praktijk

Verkeersmodellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft ook beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden. In de praktijk zien we dat mensen in de binnenstad hun auto steeds vaker verruilen voor een ander vervoersmiddel. Ook kiezen bezoekers er na de ingebruikname van de Singelgrachtgarage-Marnix wellicht voor

2 Verkeersonderzoek

om niet meer met hun auto de buurt in te rijden, mede omdat er minder parkeerplekken op straat beschikbaar zijn. Deze veranderingen zijn moeilijk te voorspellen in het verkeersmodel, waardoor de resultaten een hoger autogebruik laat zien dan in de praktijk wordt verwacht.

2.2 Resultaten variant éénrichtingsverkeer in combinatie met Palenplan

Het onderzoek laat zien dat eenrichtingsverkeer in noordelijke richting van de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en Brouwersgracht in combinatie met het Palenplan haalbaar is. Globaal laat het zien dat:

- Er minder verkeer gaat rijden in de Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel, een afname van 15 tot 25 procent.
- De straten en grachten in en tussen de buurten rustiger worden.
- Het verkeer op de hoofdwegen rondom de buurten toeneemt: Nassaukade, Nieuwezijds Voorburgwal en Raadhuisstraat/ Rozengracht. Ook het verkeer op de wegen waar je de buurt in of uit kunt rijden, neemt toe.
- Het Marnixplein een verkeersstroom minder heeft, omdat auto's niet meer vanaf de Nassaukade via Zaagpoort-Marnixplein naar de Westerstraat kunnen rijden.

Inzoomend op de Marnixstraat Noord en omgeving zien we een toename van verkeer op de Marnixstraat Noord. Ook de (Nieuwe) Willemsstraat, een belangrijke toevoerweg voor de Driehoeksbuurt van de Noord Jordaan, krijgt meer verkeer te verwerken. Dit is te verklaren door de afzettingen op de bruggen, waardoor verkeer alleen nog maar via de (Nieuwe) Willemsstraat kan aan en afrijden. De toename van verkeer leidt volgens het Verkeersmodel niet tot een onacceptabele congestie, maar dat moet in de praktijk blijken uit de proef Palenplan. Ook de kruisingen zijn berekend op deze toename van verkeer. Mogelijk moeten de verkeersregelinstallaties wel anders worden ingesteld ten behoeve van de doorstroming. Punt van aandacht is vooral de (Nieuwe) Willemsstraat, omdat deze smalle straat nu eigenlijk al te krap is voor tweerichtingsverkeer. Het instellen van éénrichtingsverkeer in de (Nieuwe) Willemsstraat in combinatie met éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord en het Palenplan is niet wenselijk, omdat dit meer druk geeft op de smalle tussenstraten. Bestemmingsverkeer moet dan namelijk aan- of afrijden (afhankelijk van de rijrichting van de Willemsstraat) via de Westerstraat.

2.3 Gefaseerde aanpak en meerdere scenario's

Aangezien we de Marnixstraat Noord gefaseerd gaan uitvoeren, hebben we verschillende varianten onderzocht in het verkeersonderzoek. De variant éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat wordt in de praktijk gefaseerd uitgevoerd.

Naast de gefaseerde aanpak van de Marnixstraat Noord is er nog de onzekerheid van het Palenplan. Het voorstel om alle bruggen dicht te zetten met palen is niet onomstreden. Om die reden was besloten om het Palenplan als proef van een jaar uit te zetten vanaf 16 oktober 2023. De proef is uiteindelijk na 10 dagen opgeschort, omdat er meer afstemming met hulp- en nooddiensten nodig was. Op dit moment is de toekomst van het Palenplan onzeker. In het verkeersonderzoek is rekening gehouden met meerdere scenario's, met en zonder palenplan.

2 Verkeersonderzoek

Eénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord



Variant éénrichtingsverkeer fase 1 zonder Palenplan
Als éénrichtingsverkeer wordt ingesteld van Bloemgracht tot Marnixplein zonder het Palenplan zien we een afname van verkeer dat vanaf de S100 via de Zaagpoort richting Marnixplein rijdt. Andersom (van Marnixplein naar S100) zien we een toename omdat verkeer niet meer zuidwaarts via de Marnixstraat kan afrijden. Beide richtingen bij elkaar opgeteld rijden er minder auto's via de Zaagpoort volgens het verkeersmodel.
De Westerstraat wordt in deze variant rustiger. Wel is er een kleine toename van verkeer dat de Nieuwe Willemsstraat inrijdt en dat over de Nassaukade richting de Raampoort (brug) rijdt.

Variant éénrichtingsverkeer fase 1 + fase 2 zonder Palenplan
Het instellen van éénrichtingsverkeer tussen Bloemgracht en Brouwersgracht zonder Palenplan geeft de meeste voordelen voor de Marnixstraat. Ook hier zien we een afname van inrijdend verkeer via de Zaagpoort en een toename van uitrijdend verkeer.

De gevolgen voor de Westerstraat, Willemsstraat en Nassaukade zijn vergelijkbaar met de voorgaande variant.

Variant éénrichtingsverkeer fase 1 met Palenplan
Als éénrichtingsverkeer fase 1 wordt ingesteld in combinatie met het Palenplan, verwachten we dat er meer verkeer gaat rijden over de Bullebak, de brug in de Marnixstraat over de Brouwersgracht, in zowel noordelijke als zuidelijke richting. Ook verwachten we een toename van verkeer in de (Nieuwe) Willemsstraat. Dit is verklaarbaar omdat de toegangen via de Brouwersgracht en Prinsengracht zijn afgesloten. Uit de proef van het Palenplan moet blijken of de verwachte toename acceptabel is en/of er mitigerende maatregelen nodig zijn. Ook de Nassaukade wordt wat drukker, omdat bestemmingsverkeer door het Palenplan alleen nog maar via de hoofdwegen kan aanrijden.

2.4 Toets verkeersregeling kruisingen Nassaukade

Het instellen van éénrichtingsverkeer veroorzaakt een wijziging in de verkeersstromen en aantallen bij de kruisingen met de Nassaukade en Haarlemmerplein. Daarom is een toets gedaan of de verkeerslichtenregeling deze nieuwe stromen kan verwerken. Dat blijkt het geval te zijn. Hieronder zijn de conclusies opgenomen voor de 2 kruispunten.

Leeswijzer: De verzadigingsgraad geeft aan hoeveel ruimte er nog in de verkeerslichtenregeling zit, waarbij 89% het maximum is conform het afwegingskader Plusnetten bij verkeerslichtenregeling. Er wordt geen onderscheid gemaakt bij ochtendspits (OS) of avondspits (AS).

	conclusie	Max. verzadiging
K130 Nassaukade – Tweede Hugo de Grootstraat		
OS	Goed regelbaar	70%
AS	Goed regelbaar	70%
K132 Nassaukade – Frederik Hendrikplantsoen		
OS	Goed regelbaar	70%
AS	Redelijk goed regelbaar	80%

3 Toelichting op het ontwerp

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het definitief ontwerp voor de Marnixstraat Noord fase 1 (tussen Bloemgracht en Marnixplein). De toelichting is geordend naar de doelstellingen die in de Nota van Uitgangspunten zijn bepaald voor de Marnixstraat Noord: verbeteren verkeersveiligheid, meer ruimte voor de fiets, verbetering doorstroming OV, en verbeteren leefkwaliteit (groen en voetgangers). Het volledige ontwerp is opgenomen in bijlage II.

Naast de genoemde doelstellingen wordt de basis voor de nieuwe inrichting van de Marnixstraat tussen de Bloemgracht gevormd door drie uitgangspunten: de huidige trambaan blijft liggen, er komt éénrichtingsverkeer voor autoverkeer (in noordelijke richting) en alle 61 parkeerplaatsen worden verplaatst naar de Singelgrachtgarage-Marnix. De ruimte die ontstaat door het verplaatsen van de parkeerplaatsen wordt toebedeeld aan de fiets en voetganger.

3.1 Wat verandert er?

Het maaiveld tussen de gevels wordt opnieuw ingericht, met uitzondering van de trambaan. Op het deel bij het Tweede Marnixplantsoen wordt het voetpad tussen huisnummer 301 -> 283 niet meegenomen, omdat de onderhoudsstatus van deze stoep nog goed is. De bandenlijn blijft hier intact.

De projectgrens loopt vanaf de kruising Bloemgracht tot aan de halte Marnixplein bij de ingang van de Westerstraat. Vanaf hier heeft in 2019 al een herinrichting plaatsgevonden, wat betekent dat de halte Marnixplein, de fietspaden, voetpaden en kruising Marnixplein ongewijzigd blijven. Er vinden hier alleen aanpassingen plaats voor het uitbuigen van het fietspad op de kruising Westerstraat, en rondom het middenplein van het Marnixplein (markeringen i.v.m. éénrichtingsverkeer en (overrijdbaar) groen tussen delen van de trambaan).
Op het ontwerp is voor de fietsstroken/paden met een donkere rode kleur aangegeven wat wordt aangepast, de licht rode kleur geeft aan wat behouden blijft. Dit is vooral zichtbaar ter hoogte van de halte Marnixplein en het Marnixplein zelf.

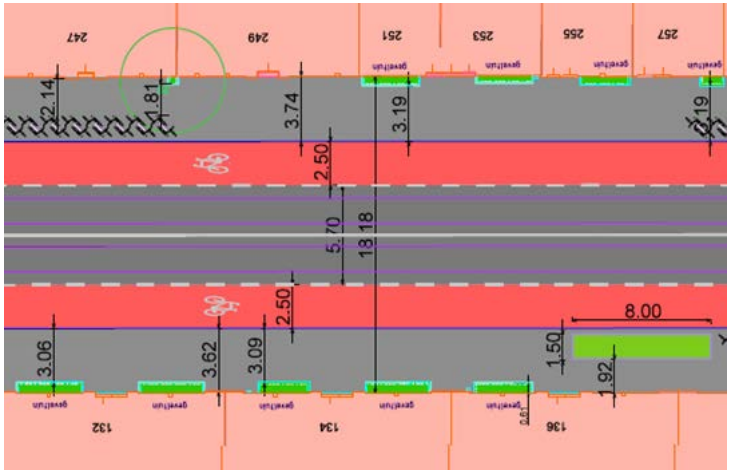
De tramhalte Bloemgracht wordt opnieuw ingericht. Om meer ruimte te creëren worden vrijwel alle parkeerplekken in de straat verplaatst naar de Singelgrachtgarage-Marnix. Autoverkeer in de richting Bloemgracht is straks niet meer mogelijk, en autoverkeer in de richting Marnixplein rijdt op de trambaan, gelijk aan de huidige situatie.

Belangrijk aandachtspunt bij de toelichting in de volgende paragrafen betreft de maatvoering van de brede fietsstroken en voetpaden. Deze moet in deze fase van het project nog gezien worden als gewenste maten. Nadere technische uitwerking over de aansluiting van de kolken die in de trottoirbanden zitten, vindt in overleg met Waternet plaats in de bestekfase. Deze aansluitingen kunnen namelijk niet te ver van de riolering af liggen. Dat kan nog leiden tot aanpassingen in de uiteindelijke maatvoering.

3.2 Meer ruimte voor fietsers

Bredere fietsstroken
De ruimte voor de fiets is in de huidige situatie beperkt: de huidige fietsstrook is 1,80-1,90 meter breed. In het ontwerp zijn de fietsstroken verbreed naar 2,50 meter aan beide zijden, zie de uitsnede in figuur 2 op pagina 14. De fietsstroken worden op gelijk niveau met de trambaan aangebracht.

3 Toelichting op het ontwerp



Figuur 2: Uitsnede ter hoogte van Marnixstraat huisnummer 134/251



Foto 2: Referentiebeeld brede fietsstrook naast trambaan.

De verbreding en afwezigheid van schampstroken maakt het gebruik flexibel en biedt voor meerdere verkeersdeelnemers uitwijkmogelijkheden:

- Fietsers kunnen makkelijker uitwijken als er een auto langs de stoep staat om te laden en lossen. Zij kunnen daarbij niet alleen gebruik maken van de (rode) fietsstrook, maar ook van de (zwarte) strook naast het tramspoor van ca. 80 cm.
- Andersom kunnen vrachtwagens die op de trambaan rijden bij een tegemoetkomende tram, een stukje uitwijken naar de fietsstrook.

Dit is ook de reden waarom in het ontwerp een onderbroken streep is opgenomen tussen de (zwarte) trambaan en de (rode) fietsstrook.

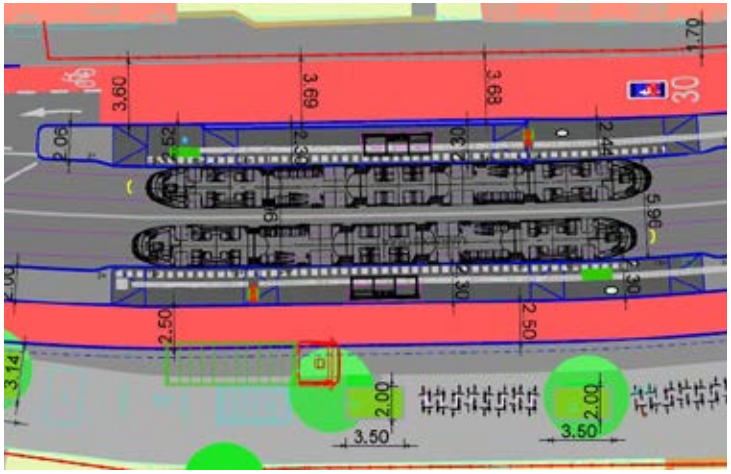
Een soortgelijke oplossing is ook elders op de Binnenring toegepast, bijvoorbeeld op de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en het Frederiksplein (zie foto 2). De fietsstrook heeft hier een maat van 2,90 m, het voetpad 3,0 m.

Fietspad westzijde halte Bloemgracht

In de huidige situatie bestaat de wegindeling aan de westzijde van de halte Bloemgracht uit een fietsstrook met rijbaan. In de groenstrook naast de stoep bevinden zich ondergrondse containers voor glas en papier. De containers worden ongeveer 1 à 2 keer per week geleegd. Omdat in de nieuwe situatie er geen autoverkeer meer rijdt, wordt de huidige rijbaan met fietsstrook vervangen door een fietspad. De restruimte die overblijft wordt gebruikt om het huidige perron te verbreden. Het fietspad heeft een continue breedtemaat van 2,5 meter, zie de uitsnede in in figuur 3 op pagina 15.

De bereikbaarheid voor het legen van de containers blijft gegarandeerd. De ophaalwagen rijdt via het fietspad aan, en kan zich grotendeels opstellen op de stoep. Deze situatie is niet uniek voor de Marnixstraat, maar vindt elders in de stad ook plaats.

3 Toelichting op het ontwerp



Figuur 3: Uitsnede ter hoogte van halte Bloemgracht

De ophaalwagen dient wel zo dicht mogelijk op de containers te gaan staan zodat er zoveel mogelijk ruimte voor de passerende fietsers overblijft. Het afrijden vindt plaats via het fietspad richting de kruising Bloemgracht. Langs het fietspad wordt op de stoep een brede strook vrij gehouden van obstakels, zodat de ophaalwagen goed het verhoogde halteperron kan passeren.

Fietsstraat oostzijde halte Bloemgracht
Aan de oostzijde van de halte Bloemgracht wordt een fietsstraat gemaakt, die aansluit op de fietsstraat die vanaf de kruising Marnixstraat-Rozengracht wordt aangelegd (najaar 2024, werkzaamheden Oranje Loper). Net na het perron wordt het verkeer gesplitst: de fietsers rijden rechtdoor de fietsstrook op, auto's moeten invoegen op de trambaan. Om dit veilig te kunnen doen is een opstelruimte voorzien, waar auto's kunnen wachten om de trambaan op te rijden.

Om te voorkomen dat auto's rechtdoor blijven rijden en de fietsstrook gaan gebruiken, wordt een eilandje aangebracht in de fietsstraat waarachter de fietser verder gaat op de fietsstrook. Het voetpad tussen huisnummer 301 -> 283 wordt niet volledig meegenomen in de scope, omdat de onderhoudsstatus van deze stoep nog goed is. De bandenlijn en bijbehorende afwatering (kolken) blijven hier intact. Wel wordt ter hoogte van het trappetje bij huisnummer 291-295 een drempeltje aangebracht om te voorkomen dat water naar gevels stroomt.

De route Raampoort linksaf de Marnixstraat op is straks een belangrijke aanrijdroute voor de Westerstraat en omgeving. Er is daarom advies gevraagd aan de Werkgroep Blackspots wat de minimale breedtemaat voor de fietsstraat zou mogen zijn. Voor vrachtverkeer dat linksaf de fietsstraat inslaat is een minimale breedte van 3,50 meter noodzakelijk. Daar wordt in het nieuwe profiel aan voldaan.

3.3 Meer ruimte voor de voetganger

Vrije doorloopruimte
Op het nieuwe trottoir wordt een doorloopruimte behaald die varieert tussen 1,80 m en 2,38 m. Ter hoogte van de 3 laad-en losplekken zijn er puntvernauwingen, in het geval deze plekken in gebruik zijn. De doorloopruimte in het ontwerp wordt met 80% verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

Lege ruimte op trottoirs
Om laad- en losverkeer te faciliteren zijn er aan de oostzijde van de Marnixstraat 3 laad-en losplekken opgenomen van 2,1 x 11,0 m. Deze worden in hetzelfde materiaal als de stoep uitgevoerd (grijze trottoirtegel van 30x30 cm). Naast de vrije doorloopruimte moet er voldoende 'lege' ruimte overblijven voor

ander gebruik dan het parkeren van fietsen of groen. Ervaring elders op de Binnenring leert dat er ook ruimte nodig is voor het incidenteel laden en lossen van zware spullen, ramen wassen of onderhoudswerk met steigers.

Fietsparkeren
Voor het fietsparkeren is gekozen voor fietsnietjes, conform Handboek Rood. Fietsenrekken nemen meer ruimte in dan de toegepaste 60 cm nietjes en geven een onrustig straatbeeld. Er kan dan minder fietsparkeren worden gemaakt, terwijl er een grote behoefte ligt. De telgegevens van 2023 laten zien dat er momenteel 312 parkeerplekken zijn voor fietsen, maar er behoefte is aan 486 plekken. De fietsnietjes worden schuin neergezet, waardoor het parkeren van de fiets minder ruimte van het trottoir inneemt. Met het plaatsen van fietsnietjes wordt de parkeercapaciteit met 50% uitgebreid. De keuze voor fietsnietjes komt overeen met de overige trajectdelen van de Binnenring, waar we deze ook geplaatst hebben.

3.4 Meer ruimte voor openbaar vervoer

Trambaan
De breedte van de trambaan (waar het autoverkeer meerijdt) blijft hetzelfde als in de huidige situatie. Verschil is echter dat autoverkeer nog maar in één richting meerijdt, wat ten goede komt aan de doorstroming van de tram. Daarnaast kan de tram straks ook niet meer belemmerd worden door auto's die willen in- of uit parkeren bij de parkeerstrook.

Halte Bloemgracht
De perrons van de halte worden verbreed naar 2,30 m. Het is niet mogelijk de perrons volledig op te hogen om een gelijkvloerse in- en uitstap mogelijk te maken. Hier is namelijk een verschuiving van de trambaan voor nodig.



Figuur 4: Impressies nieuw profiel

3 Toelichting op het ontwerp

Het is wel mogelijk om de perrons gedeeltelijk toegankelijk te maken ter hoogte van de conducteursdeur. De perronbreedte is daarbij verruimd naar 2,30 m, om een draai voor rolstoelen mogelijk te maken. Zie ook figuur 3 op pagina 15.

Door de gedeeltelijke ophoging van de perrons, wordt het voor busverkeer wel lastiger om te passeren als er al een tram op de halte staat. Omdat de nachtbus een andere route gaat krijgen vanwege de nieuwe verkeerssituatie op het Marnixplein, is dit geen probleem meer.

Tussen het westelijk perron en de fietsstraat komt een dubbele band (hoogteverschil 15 cm), omdat vanwege de afwatering de fietsstraat niet omhoog gebracht kan worden. Tussen het oostelijk perron en het fietspad komt een enkele band (hoogteverschil 7 cm). De huidige zebra aan de kop van het perron blijft bestaan.

3.5 Verbeteren verkeersveiligheid

De belangrijkste reden om éénrichtingsverkeer in te stellen in de Marnixstraat Noord fase 1 is om het Marnixplein te ontlasten. Dit verkeersplein staat bekend als een lastige kruising met veel kruisende verkeersbewegingen door de bajonetligging van de Westerstraat en de Zaagpoort. Het instellen van éénrichtingsverkeer maakt dit systeem overzichtelijker, omdat er dan twee autorichtingen niet meer mogen:

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

3.6 Nieuwe verkeerssituatie Marnixplein

Het autoverkeer wordt in de huidige situatie voorlangs het middeneiland geleid. Dit was bij de herinrichting van 2019 de beste oplossing om alle verkeersstromen rondom het middeneiland af te wikkelen. Nu er minder verkeersstromen overblijven, is het logischer om het autoverkeer weer om het eiland te leiden. De bocht van de Zaagpoort rechtsaf richting Marnixstraat/Westerstraat wordt vrijgespeeld van autoverkeer.

In figuur 5 op pagina 18 is een uitsnede opgenomen van de nieuwe verkeerssituatie rondom het middeneiland op het Marnixplein. De voorgestelde aanpassingen bevinden zich in het rood omlijnde deel, de rest van het Marnixplein blijft intact. Om de bijzondere verkeerssituatie te benadrukken, wordt naast belijning een groenvak aangebracht.

De bocht tussen de Zaagpoort en de Westerstraat wordt in (niet overrijdbaar) groen aangebracht. Het wordt dan onderdeel van het grotere groenvak samen met een nieuwe invulling van het middeneiland van het Marnixplein. Zie hiervoor het beplantingsplan in bijlage 2. Het tramspoor op de Marnixstraat in zuidelijke richting (in figuur 5 boven het middeneiland) wordt uitgevoerd in halfverharding met groen. Hierdoor is het mogelijk dat nood- en hulpdiensten bij calamiteiten toch de trambaan kunnen gebruiken.

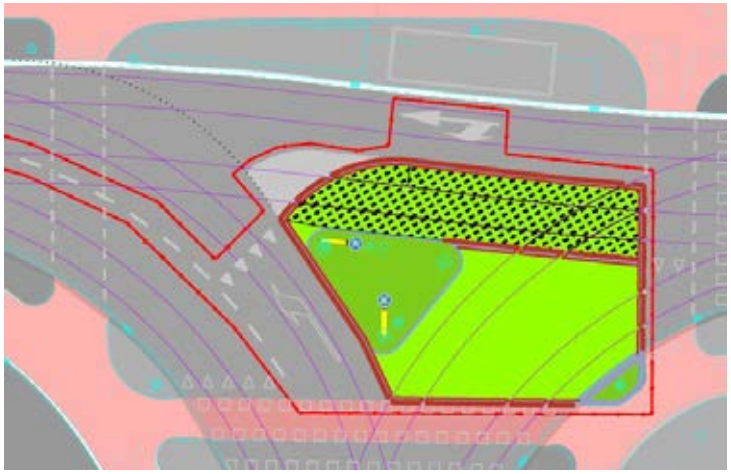
Alleen tram in bocht Zaagpoort naar Westerstraat
Om meerijden te voorkomen, is ook onderzocht of het verkeer dat met ontheffingen mag meerijden over de trambaan, beperkt kan worden. Hierover is overleg gevoerd met het GVB, de Vervoerregio Amsterdam, de nood- en hulpdiensten en het Taxiteam.

3 Toelichting op het ontwerp

De **brandweer** heeft aangegeven dat de bocht tussen Zaagpoort en Westerstraat voor hen geen onderdeel is van de uitrukroute. In het incidentele geval zij toch deze richting willen gebruiken, kunnen zij vanaf de Zaagpoort linksaf en dan om het pleintje heen een scherpe bocht naar rechts maken om de Marnixstraat zuidwaarts te vervolgen richting de Westerstraat. Zij hebben verzocht een eventuele groene trambaan op de Marnixstraat in zuidelijke richting ter hoogte van het pleintje overrijdbaar te maken, zodat zij in noodgevallen gebruik kunnen maken van deze route zuidwaarts.
De overige nood- en hulpdiensten hebben aangegeven de brandweer hierin te volgen.

De reguliere route van de nachtbus (N88) is vanaf het Frederik Hendrikplantsoen over de Zaagpoort rechtsaf de Marnixstraat in richting de Rozengracht. Het GVB ziet mogelijkheden voor een andere route voor de **nachtbus**, bij voorkeur via de Frederik Hendrikstraat-Hugo de Grootstraat (nu ook al in gebruik als tijdelijke omleidingsroute). Op de kruising Bloemgracht draait de bus vervolgens de Marnixstraat op richting Rozengracht. Het GVB heeft op basis van de huidige (zeer lage) in- en uitstapgegevens van de haltes Marnixplein en Bloemgracht geconcludeerd dat deze alternatieve route goed kan functioneren. Er vindt nog vervolgoverleg plaats met het GVB en de Vervoerregio over welke route het best passend is en waar een eventuele haltevoorziening moet komen

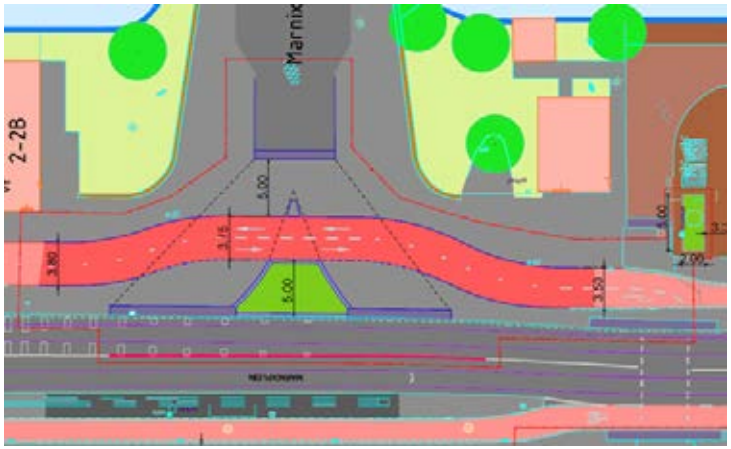
Met het **Taxiteam** is overlegd of het mogelijk is het taxiverkeer alleen nog dezelfde routes te laten rijden als het autoverkeer en eventuele ontheffingen voor het meerijden over de trambaan in dit deel van de Marnixstraat in te trekken. Zij kunnen zich vinden in dit voorstel omwille van de verbeteringen voor de verkeersveiligheid op het Marnixplein.



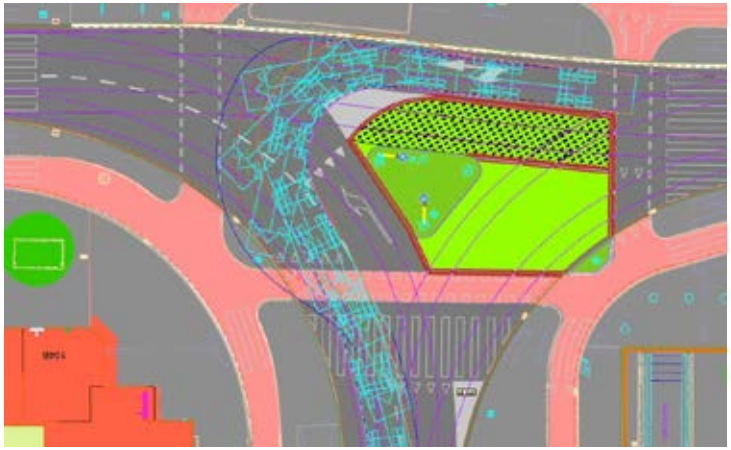
Figuur 5: Uitsnede middeneiland Marnixplein

3.7 Inrit Westerstraat

Om het juiste gebruik van de in- en uitrit van de Westerstraat bij het ingestelde éénrichtingsverkeer op de Marnixstraat af te dwingen, wordt een geleideheuvel geplaatst in het midden van de huidige inrit. De driehoek in het midden wordt vergroend met een verhoogde band (waar een vrachtwagen met zijn neus overheen kan scheren). Om te voorkomen dat de in- en uitritten op een verkeerde manier worden gebruikt, wordt ter plaatse van de kruising Westerstraat een scheidingsband aangebracht.



Figuur 6: Uitsnede ingang Westerstraat

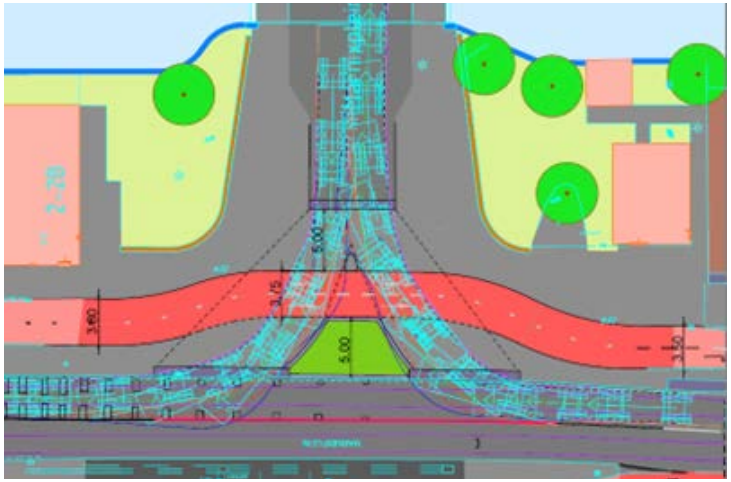


Figuur 7: Rijcurve voor linksafslaand vrachtverkeer op Marnixplein

Uitbuiging fietspad ter hoogte van de in/uitrit Westerstraat
Het huidige tweerichtingsfietspad ter hoogte van de in/uitrit Westerstraat behoudt de huidige maat, maar wordt uitgebogen. Verkeer dat vanuit de Marnixstraat rechtsaf (dodehoek) de Westerstraat inslaat kan zich hier opstellen en heeft beter zicht op de kruisende fietsers.

3.8 Maatregelen voor autoverkeer

Voorrangsituatie en vrachtverkeer
In de nieuwe verkeerssituatie heeft het verkeer op de Marnixstraat dat linksaf wil slaan richting de Zaagpoort voorrang op het verkeer dat vanaf de Zaagpoort komt (zie ook figuur 5 op pagina 18).
Om goed zicht te hebben op het linksafslaand verkeer, wordt een wit verdrijfvak opgenomen in het verlengde van de haaientanden.



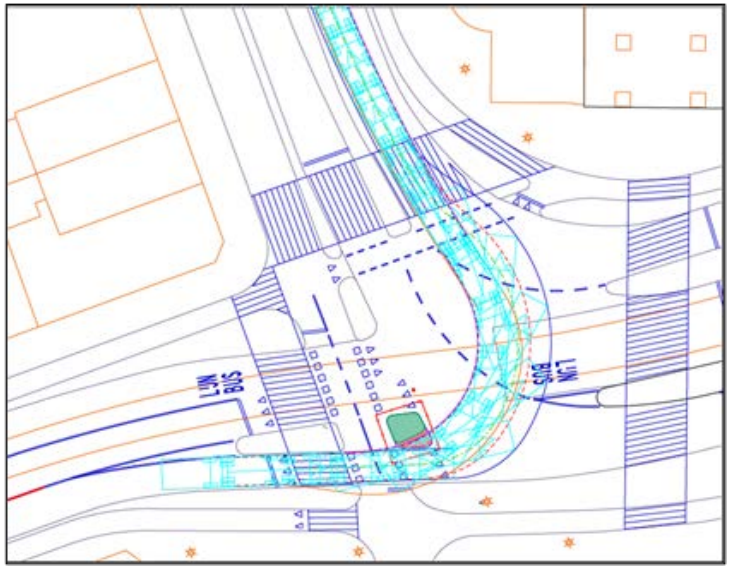
Figuur 8: Rijcurve voor in- en uitrijdend vrachtverkeer ingang Westerstraat

3 Toelichting op het ontwerp

Bij de positionering van de haaientanden is rekening gehouden met vrachtwagens van 12 meter lengte, zie figuur 7 op pagina 19 voor de rijcurves. Dit is ruimer dan de vrachtwagens die worden gebruikt voor de bevoorrading van de winkels op de Westerstraat (maximaal 9.60 m). Ook bij de vormgeving van de in- en uitritten is rekening gehouden met deze rijcurves van 12 m. Zie figuur 8 op pagina 19.

Aanpassing ten behoeve van afrijden schoolbussen Marnixbad

Schoolbussen die kinderen afzetten op de laad- en losplek naast het Marnixbad, moeten straks afrijden via de noordelijke Marnixstraat en Haarlemmerplein. Om de huidige linksaf beweging aan het eind van de Korte Marnixstraat te vergemakkelijken, wordt hier een kleine aanpassing gemaakt (zie figuur 9). De huidige verkeersdruppel (in groen aangegeven) wordt aan de onderzijde verlaagd, zodat een bus (of vrachtwagen) hier makkelijker de bocht kan maken.



Figuur 9: Aanpassing Korte Marnixstraat ten behoeve van linksafslaand verkeer op Haarlemmerplein

3 Toelichting op het ontwerp



Figuur 10: Impressie Marnixplein

3 Toelichting op het ontwerp



Figuur 11: Impressie uitrit Westerstraat

4 Groen

Door het verplaatsen van de huidige parkeervakken naar de Singelgrachtgarage-Marnix, komt er meer ruimte op de stoepen voor het toepassen van groen. Er is voor gekozen om aan de westzijde van de straat groenvakken aan te leggen en de oostzijde te gebruiken voor het aanbrengen van laad- en losplekken en vrije ruimte voor flexibel gebruik. Dit is immers ook de zijde waar het autoverkeer rijdt. De minimale maat van groenvakken in beheer bij de gemeente (Stadswerken) is 1,50 meter breedte en 5,00 meter lengte. Deze maat heeft te maken met voldoende groeikansen voor het groen.

Voor het beplantingsplan voor de Marnixstraat Noord, fase 1 is aansluiting gezocht bij de beplanting die in 2019 is gebruikt bij de herinrichting van het Marnixplein. Alhoewel het een veelgehoorde wens is, zowel van bewoners als van de gemeente zelf, is het niet mogelijk om nieuwe bomen te planten in de trottoirs. Hiervoor liggen er teveel kabels en leidingen ondergronds. In de groenvakken wordt er naast lagere struiken regelmatig wel een hogere heester geplant, zodat er toch een groener straatbeeld ontstaat. Het beplantingsplan is opgenomen in bijlage 2.

4.1 Groenvakken

- In de stoep aan de westzijde komt 1 groenvak van 1,50 x 5,00 meter. De andere 6 groenvakken zijn langer, namelijk 8,00 meter. De maat van het kleinere groenvak wijkt af, omdat er op dit deel van de stoep ook bestaande geveltuinen zijn en er voldoende doorloopruimte moet overblijven. De groenvakken worden beplant met heesters en krentenboompjes (robuust groen). Op de hoeken van de zijstraten is rekening gehouden met een maximale hoogte van 60 cm in verband met zichtlijnen.
- In de zijstraten van de Nieuwe Egelantiersstraat (west- en oostzijde) en de Nieuwe Tuinstraat (oostzijde) worden groenvakken aangebracht in de boomspiegel van de bomen die op de kop staan van de kruising met de Marnixstraat.
- Idem voor de boom die op de kop staat van de zijstraat Marnixplein/Marnixkade.
- Op de kop van de zijstraat Marnixplein/Westerkade wordt een groenvak van 1,50 x 5,00 m aangebracht.
- Bij de ingang van de Westerstraat wordt een groenvak aangebracht op de plaats van de geleideheuvel.

Alle groenvakken worden verlaagd aangebracht en voorzien van een 10 cm opsluitband. Hiermee leveren de groenvakken een bijdrage aan het opvangen van regenwater, en daarmee aan het voorkomen van wateroverlast.

4.2 Groenontwerp Marnixplein

Het middeneiland van het Marnixplein blijft behouden, maar krijgt een nieuwe invulling. Het wordt tevens onderdeel van een groter groenvak, waarbij zowel de trambaan in de bocht van de Zaagpoort richting Westerstraat als het spoor in zuidelijke richting aan de bovenzijde van het middeneiland worden vergroend, zie figuren 5 en 6. Het spoor aan de bovenzijde krijgt overrijdbaar groen.
Het groenvak wordt geheel voorzien van een band van 30 cm breedte en enkele centimeters hoogte, zodat deze overrijdbaar blijft in geval van calamiteiten. De tram kan hier ook overheen rijden.

4.3 Geveltuinen

De bestaande geveltuinen blijven bestaan. Bij de aanvraag van nieuwe geveltuinen (maximaal 45 centimeter breedte vanaf de gevel) moet rekening worden gehouden dat de 1.80 vrije doorloopruimte niet in het gedrang komt. Dat betekent dat geveltuinen in de toekomst niet gepland kunnen worden op de locaties waar al een groenvak is.

5 Ontvangen adviezen

Het definitief ontwerp voor de Marnixstraat Noord fase 1 is tot stand gekomen na consultatie van bewoners en ondernemers uit de buurt, belangenvertegenwoordigers en ambtelijke adviesorganen. Voor de resultaten van de consultatie van bewoners ondernemers en belangenvertegenwoordigers wordt verwezen naar het document Resultaten Consultatie ontwerp Marnixstraat Noord fase 1. In paragraaf 5.1 is wel de samenvatting van de aanpassingen die zijn gedaan op basis van alle reacties opgenomen. De adviezen van de ambtelijke adviesorganen zijn vanaf paragraaf 5.2 opgenomen, met een reactie waar van toepassing.

5.1 Aanpassingen naar aanleiding van ontvangen reacties

- De breedte van de nieuwe fietsstroken is verkleind van 2,70 naar 2,50 m ten gunste van de doorloopruimte op de stoepen (minimaal 1,80 m, 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 van 2,10 m verbreed naar 2,30 m en plaatselijk verhoogd, zodat een gelijkvloerse in- en uitstap bij de conducteursdeuren mogelijk is.
- De fietsstraat aan de oostzijde van de halte Bloemgracht wordt hierdoor versmald van 4,0 naar 3,5 m.
- Het fietspad aan de westzijde van de halte Bloemgracht wordt vloeiend gemaakt met een maat van 2,5 m. Het legen van de ondergrondse containers vindt plaats via de stoep.
- 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 linksafslaand 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.

5.2 Advies Beheertoetsoverleg

Het ontwerp is op 3 oktober 2023 in het Beheertoetsoverleg besproken. Het beplantingsplan (zie hoofdstuk 4 en bijlage III) is in vervolgoverleg nader afgestemd met de groenbeheerder van Verkeer en Openbare Ruimte en Stadswerken en akkoord bevonden. Het beheer- en onderhoud wordt door deze partijen verzorgd.

5.3 Advies Werkgroep Blackspots

Het ontwerp is aan de Werkgroep Blackspots voorgelegd op 11 oktober 2023. De Werkgroep Blackspots (WBA) bestaat uit deskundigen en vertegenwoordigers van wegbeheerders, verkeersontwerpers, nood- en hulpdiensten en vervoerders. Belangrijkste bespreekpunten waren de voorgestelde verkeersoplossingen voor het Marnixplein en de Westerstraat en de maatvoering van de fietsstraat.

5 Ontvangen adviezen

Voor het Marnixplein is unaniem voorkeur uitgesproken om de bocht op het Marnixplein tussen de Zaagpoort en Westerstraat alleen voor trams (in beide richtingen) toegankelijk te maken, aangezien dit een aanmerkelijke verbetering is voor de verkeersveiligheid op het Marnixplein. Advies is om een waarschuwingslicht te plaatsen om fietsers in de noord-zuidrichting te waarschuwen voor de tram die afslaat naar het westen. Dit wordt in de technische uitwerking van het ontwerp meegenomen. Bij de bespreking van de uitbuiging van het fietspad bij de ingang Westerstraat is ook het voorstel van de Fietsersbond om dit fietspad eerder te laten uitbuigen besproken. Omdat dit een beperking zou opleveren van de ruimte voor voetgangers, is dit niet overgenomen. Met de voorgestelde opstelruimte voor linksafslaand autoverkeer, wordt het zicht op het fietspad volgens de WBA voldoende verbeterd. De beplanting in het groenvak moet vanwege zicht laag worden gehouden.
Ook is de voorkeur van de Fietsersbond besproken om de fietsstraat langs de halte Bloemgracht 3,00 m te maken. De WBA heeft aangegeven een minimale breedtemaat van 3,50 m noodzakelijk te vinden, aangezien de route Raampoort-Marnixstraat straks de aanrijdroute wordt voor het vrachtverkeer naar de Westerstraat.

5.4 Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

Het Toetsteam voert een integrale, finale toets uit op planproducten waar ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid én verkeerskundige aspecten samenkomen. De bespreking met het Toetsteam heeft op 26 september en 7 november 2023 plaatsgevonden. De ontvangen reacties van belangenvertegenwoordigers (Fietsersbond, Rover, Voetgangersvereniging Nederland en Cliëntenbelang) zijn met het Toetsteam gedeeld.

Het Toetsteam erkent de uitdagingen van dit project en oordeelt op hoofdlijnen positief op het voorgelegd ontwerp, op voorwaarde dat ten behoeve van ruimtewinst voor de voetganger, er geen plantvakken worden gerealiseerd, de fietsnietjes in een kleinere hoek (30°) worden geplaatst en structureel meer ruimte voor de voetganger wordt gerealiseerd, waarbij wordt gestreefd naar minimaal 2,00 m voetpadbreedte. Het Toetsteam acht de op enkele plaatsen voorgestelde voetgangersbreedte van 1,55 m onacceptabel. Voorts raadt het Toetsteam het toepassen van krentenboompjes ten zeerste af, daar deze (ook op ooghoogte) wel tot 4,00 m breed kunnen uitgroeien, wat tot ongewenste en gevaarlijke situaties kan leiden.

Zie bijlage 3 voor het volledige advies van het Toetsteam.

Antwoord projectteam: Het hanteren van 2,00 m doorloopruimte is op dit deel van de Marnixstraat niet overal mogelijk, vanwege enerzijds het smalle profiel van de straat en anderzijds de andere beleidsdoelstellingen die gehaald moeten worden. In het ontwerp wordt een doorloopruimte behaald die varieert van 1,80 – 2,34 m. Ter hoogte van de 3 laad- en losplekken aan de oostzijde van de straat, is er inderdaad minder dan 1,80 m beschikbaar als deze plekken in gebruik zijn. Dit is echter geen continue situatie en de laad- en losplekken zijn opgenomen omdat deze functie nodig is door het verplaatsen van alle parkeerplaatsen naar de Singelgrachtgarage-Marnix. Op één plek in de straat is de doorloopruimte 1,55 m vanwege de aanwezigheid van een (bestaande) geveltuin.

5 Ontvangen adviezen

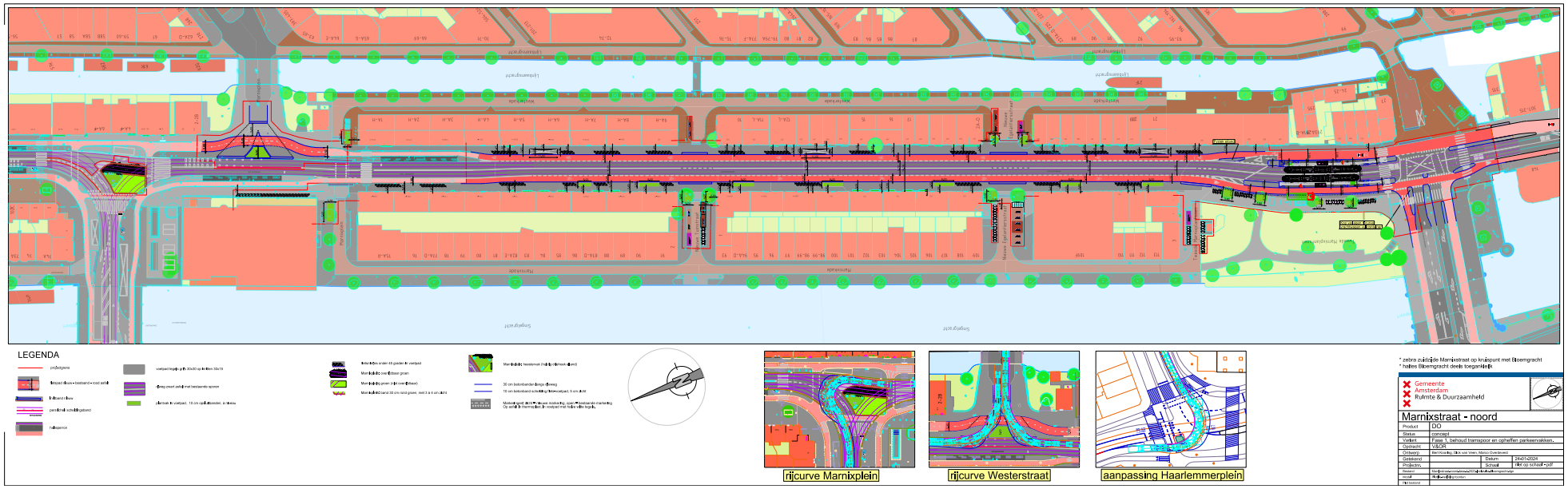
In de technische uitwerking van het ontwerp vindt optimalisatie plaats van de plaatsingshoek van de fietsnietjes met als doel deze verder te verkleinen, waardoor de minimale doorloopbreedte van 1,80 m nog verruimd kan worden. Belangrijk hierbij blijft wel behoud van de 50% uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit, mede om te voorkomen dat anders alsnog fietsen tegen de gevel worden geplaatst (en de doorloopruimte wordt gehinderd). Het projectteam beraadt zich nog over het advies met betrekking tot het toepassen van krentenboompjes. Bij het opstellen van het beplantingsplan is het borgen van zichtlijnen groot aandachtspunt geweest.

5.5 Overige Ambtelijke afstemming

Het projectteam Binnenring – Marnixstraat Noord bestaat uit de betrokken vertegenwoordigers van stadsdeel en gebiedsteam Centrum West, Vervoerregio Amsterdam, GVB, Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte en het Ingenieursbureau Amsterdam. Al deze partijen zijn betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp. Het ontwerp is ook besproken in het Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit en het Taxiteam.

Bijlage 1:

Definitief Ontwerp Marnixstraat Noord Fase 1 (Bloemgracht-Marnixplein) d.d. 24 januari 2024

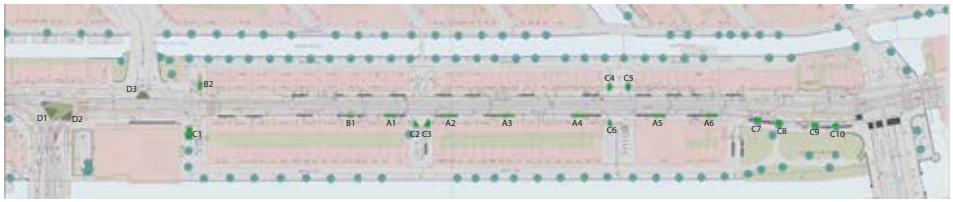


B2

Bijlage 2:

Beplantingsplan Marnixstraat Noord, fase 1 (Bloemgracht - Marnixplein)

Overzicht

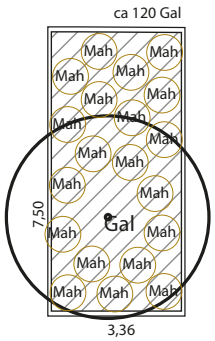


Plant/Heesterkeuze

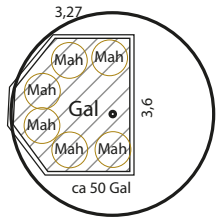
Aantallen totaal

Amelanchier Lamarckii Krentenboompje (heestervorm)	Ame	24 x
Choisya ternata 'Lich' (Mexiaanse Citrusbloesem)	Choi	42 x
Vinca minor (Kleine Maagdenpalm)	Vin	420 x
Mahonia eurybracteata 'Soft caress' (Mahonie)	Mah	93 x
Galium odoratum (Lievevrouwenbedstro)	Gal	9/m2 ca 630 x
Aster Divaricatus (Sneeuwaster)	Ast	7/m2 ca 75 x
Astilbe chinensis Little Vision (Pluimspirea)	AsC	7/m2 ca 85 x

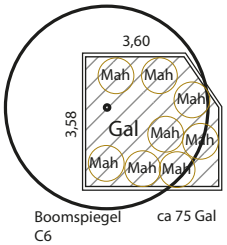
Vakken en spiegels (maten in m)



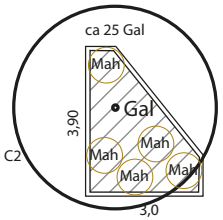
Boomspiegel C1



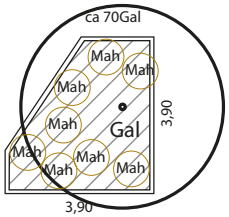
Boomspiegel C5



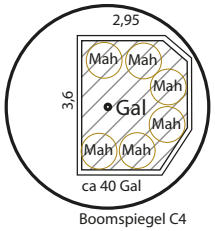
Boomspiegel C6



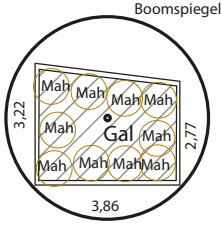
Boomspiegel C2



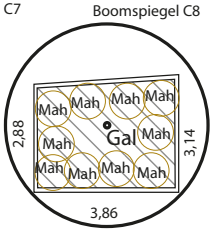
Boomspiegel C3



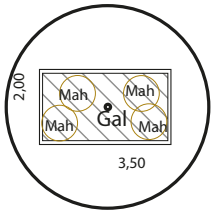
Boomspiegel C4



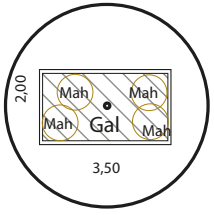
Boomspiegel C7



Boomspiegel C8



Boomspiegel C9

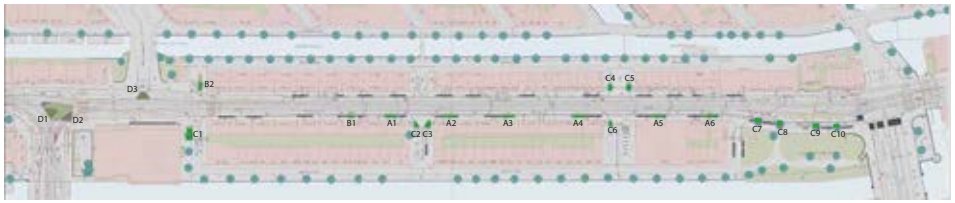


Boomspiegel C10

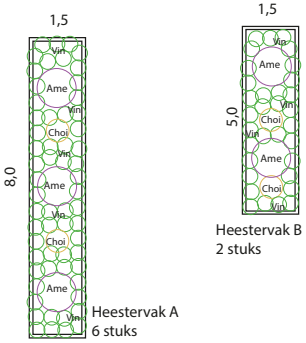
Bijlage 2

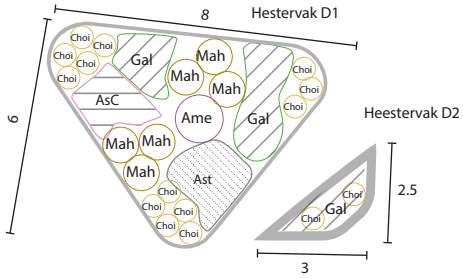
Beplantingsplan Marnixstraat Noord, fase 1 (Bloemgracht - Marnixplein)

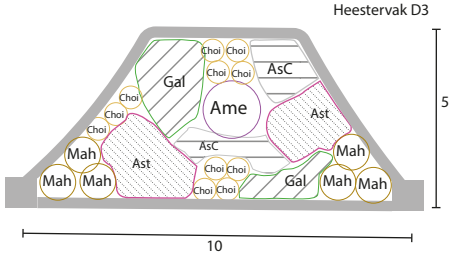
Overzicht



Plant/Heesterkeuze		Aantallen totaal	Vakken en spiegels (maten in m)
Amelanchier Lamarckii Krentenboompje (heestervorm)		Ame 24 x	
Choisya ternata 'Lich' (Mexiaanse Citrusbloesem)		Choi 42 x	
Vinca minor (Kleine Maagdenpalm)		Vin 420 x	
Mahonia eurybracteata 'Soft caress' (Mahonie)		Mah 93 x	
Galium odoratum (Lievevrouwenbedstro)		Gal 9/m2 ca 630 x	
Aster Divaricatus (Sneeuwaster)		Ast 7/m2 ca 75 x	
Astilbe chinensis Little Vision (Pluimspirea)		AsC 7/m2 ca 85 x	







Bijlage 3:

Toetsteam OR&M advies 7 november 2023

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

68e Vergadering Toetsteam - 7 november 2023	
Marnixstraat - tussen Bloemgracht en Marnixplein (fase 1)	
Context	De Marnixstraat Noord maakt deel uit van de Binnenring, die sinds 2017 stap voor stap wordt ingericht als een Fiets-OV Corridor. Het voorliggend ontwerp betreft de Marnixstraat Noord tussen Bloemgracht en Marnixplein, benoemd als fase 1. De aanleg hiervan is gepland voor de 2e helft van 2024. In fase 1 van het project wordt het maaiveld tussen de gevels opnieuw ingericht, met uitzondering van de trambaan, met als doel meer ruimte voor fietser, voetganger, OV en groen te creëren. De tramhalte Bloemgracht wordt opnieuw ingericht. Om meer ruimte te creëren worden vrijwel alle parkeerplekken in de straat verwijderd en verplaatst naar de Singelgrachtgarage. Autoverkeer in de richting Bloemgracht is straks niet meer mogelijk en autoverkeer in de richting Marnixplein rijdt op de trambaan, gelijk aan de huidige situatie. Het maaiveldontwerp is op 26 september 2023 door het Toetsteam OR&M getoetst en negatief bevonden. Het aangepast ontwerp is op 7 november 2023 ter toetsing aan het Toetsteam OR&M voorgelegd.
Oordeel Toetsteam	De Marnixstraat betreft een belangrijke, maar complexe en smalle straat. Het Toetsteam erkent de uitdagingen van dit project en oordeelt op hoofdlijnen positief op het voorgelegd ontwerp, op voorwaarde dat ten behoeve van ruimtewinst voor de voetganger, er geen plantvakken worden gerealiseerd, de fietsnietjes in een kleinere hoek (30°) worden geplaatst en structureel meer ruimte voor de voetganger wordt gerealiseerd, waarbij wordt gestreefd naar minimaal 2m voetpadbreedte. Het Toetsteam acht de op enkele plaatsen voorgestelde voetgangersbreedte van 1.55m onacceptabel. Voorts raadt het Toetsteam het toepassen van Krentenboompjes ten zeerste af, daar deze (ook op ooghoogte) wel tot 4m breed kunnen uitgroeien, wat tot ongewenste en gevaarlijke situaties kan leiden. Het Toetsteam constateert dat het ontwerp op een aantal fundamentele fronten kwaliteit mist. De aangeleverde ontwerptekeningen zijn ondermaats en bevatten veel onvolkomenheden. Er zijn noch profielen, noch een materialenlijst hierin opgenomen, de uitwerking ontbreekt, de maatvoering klopt niet altijd en deze is soms op rare plekken weergegeven. Juist omdat de Marnixstraat een belangrijke, doch smalle straat in de stad betreft, is nauwkeurigheid en een goede detaillering vereist. Het Toetsteam wenst te zijner tijd een zorgvuldig uitgewerkt DO van het Project te ontvangen.

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	Zie nadere overwegingen voor aanbevelingen en aandachtspunten.
Nadere overwegingen bij het oordeel	Om tegemoet te komen aan de groenwens van de buurt, kan ter compensatie van de niet te realiseren plantvakken, worden overwogen meer ruimte te bieden voor de ontwikkeling van goede geveltuinen en actief hierop inzetten. Met goed onderhouden geveltuinen van maximaal 60 cm diep[1] kan ook een mooi groen straatbeeld worden gecreëerd. Naast ruimtewinst voor de voetganger, wordt door de aanleg van meer geveltuintjes, het tegen de gevels aan parkeren van fietsen bemoeilijkt. Het Toetsteam adviseert tevens het volgende : - Het Toetsteam betreurt dat het niet gelukt is bomen toe te voegen aan het ontwerp, terwijl de Marnixstraat onderdeel is van de Hoofdbomenstructuur. Ook al is het laat in het planproces, adviseren wij nogmaals om serieus te onderzoeken of enkele hoogkruinende bomen geplaatst kunnen worden, ondanks de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen. Het toevoegen van enkele bomen kan het stenige karakter van dit deel van de Marnixstraat doorbreken. De kosten voor de uitvoering van de ondergrondse maatregelen zijn wellicht voor de netbeheerders. - Onderzoeken of de fietsenstalling Marnixbad in gebruik kan worden genomen. Deze lijkt buiten gebruik te zijn. Het zou in de smalle Marnixstraat van enorme meerwaarde zijn, indien een deel van het fietsparkeren in de bovengenoemde fietsenstalling kan worden gefaciliteerd. - Het groenvak op de aansluiting met het Marnixplein beter detailleren. De bestaande verkeersheuvel met bloembakken verwijderen. - Het beplantingsplan onder de loep nemen. Hierin zijn planten opgenomen die tot juni mooi blijven en daarna verschrompelen, wat gedurende de rest van het jaar resulteert in een trieste en verdorde aanblik. - Het Project dient contact op te nemen de WVA inzake de mogelijk nadelige beïnvloeding van het project op de VRI regeling op de 2e Hugo de Grootstraat en bij de Zaagpoortbrug. - De tramhalte zo toegankelijk mogelijk te detailleren, en bij de plaatsing van de abri en de geleidelijnen rekening houden met de in- en uitstapdeuren. - De geleidelijnen vormgeven conform het handboek geleidelijnen.

[1] https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/groene-stad/regels-voorwaarden-geveltuin/

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	Aandachtspunten : - Rekening houden met eventueel toekomstig aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen en waar deze parkeerplaatsen te situeren. - De aansluiting met de Westerstraat in ogenschouw nemen. Het straatbeeld oogt onrustig door het golvend fietspad.