Adviesaanvraag stadsdelen

Invullen door RvE:

Onderwerp adviesaanvraag:	Advies over definitief ontwerp Marnixstraat Noord fase 1 (Bloemgracht-Marnixplein)
Portefeuille:	Verkeer en vervoer en luchtkwaliteit
RVE:	Ruimte en Economie
Datum adviesaanvraag:	13 november 2023
Deadline ontvangst advies:	15 december 2023
Advies mailen naar:	d.barendregt@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	1. *Concept Definitief Ontwerp Marnixstraat Noord fase 1 van november 2023* 2. *Concept Beplantingsplan Marnixstraat Noord fase 1 van november 2023* 3. *Concept Ontwerptoelichting Marnixstraat Noord fase 1 november 2023* 4. *Resultaten consultatie VO Marnixstraat Noord fase 1*

Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?

Ja, zie bijgevoegd document in bijlage 4.

- Begin september is een bewonersbrief verstuurd aan bewoners en ondernemers van de Marnixstraat (tussen Bloemgracht en Marnixplein) en de parallel gelegen Marnixkade en Westerkade. 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. De informatiebijeenkomst is bezocht door circa 14 bewoners uit de buurt. De enquête op de website is door 55 mensen ingevuld, waarvan 16% bewoner is van de Marnixstraat tussen Bloemgracht-Marnixplein, de overige respondenten wonen in de buurt, of werken in de straat. Er zijn 10 reacties per mail ontvangen.
- Daarnaast is gesproken met (oud) vertegenwoordigers van het bewonerscomité Marnixstraat Midden en de Groene Marnix.
- Op 5 oktober 2023 is een informatiebrief verstuurd in de gehele Noord-Jordaan, om gebruikers van de Marnixstraat (waaronder bewoners en ondernemers van de Noord Jordaan) te informeren over de verandering in de verkeerscirculatie na de herinrichting van fase 1 van de Marnixstraat. De Theo Tijssenschool hebben we nog extra geattendeerd op deze brief.
- De Fietsersbond is tevreden met de keuze voor brede fietsstroken en het 30 km/u regime voor de hele straat. Zij heeft zorgen om de toename van auto/vrachtverkeer dat rechtsaf de Westerstraat inrijdt en het tweerichtingsfietspad kruist. Zij doen een voorstel voor een andere verkeerscirculatie waarbij het verkeer van/naar de Westerstraat via het Marnixplein blijft rijden. Daarnaast pleiten zij voor vergevingsgezinde banden tussen de fietsstroken en de stoep, een versmalling van het korte stukje fietsstraat bij de halte Bloemgracht en het rechttrekken van het fietspad bij dezelfde halte ten koste van de opstelruimte voor ophaalwagens.
- ROVER is van mening dat het voorliggende ontwerp niet tegemoet komt aan vastgestelde beleidsafspraken voor Plusnet OV, de Binnenring als Fiets- en OV corridor en de mitigerende maatregelen voor het OV vanwege 30 km/u in de stad. Zij pleit voor een vrij liggende trambaan met een 50 km/u regime.
- 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 4 verschillende stromen van auto, tram, fiets en voetganger. Zij stellen een netto vrije doorloopbreedte van 1,80 meter breedte voor het trottoir als ondermaat. Het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen of groen mag geen gevolgen hebben voor deze minimale maat, 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.

- Cliëntenbelang is blij dat de hele straat 30 km/u wordt. Zij wijzen op het belang van 100% toegankelijke perrons van tramhalte Bloemgracht. Net als VVNL wijzen zij op het recent vastgestelde beleid om bij een herinrichting uit te gaan van een voetpad van 2,00 m. Verder vragen ze aandacht voor parkeermogelijkheden voor diverse soorten gehandicaptenvoertuigen en het faciliteren van doelgroepenvervoer.
- De Werkgroep Blackspots heeft op 11 oktober positief advies uitgebracht over het ontwerp. Vanuit verkeersveiligheid heeft de werkgroep unaniem voorkeur uitgesproken om de bocht op het Marnixplein tussen de Zaagpoortbrug en Westerstraat alleen voor trams (in beide richtingen) toegankelijk te maken.
- Het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit 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. Het volledige advies is opgenomen in de ontwerptoelichting (bijlage 3).

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Centrum West
Procesbegeleider:	…
Datum weekstart:	13 november 2023
Datum stadsdeelcommissie:	21 november en 12 december 2023
Datum dagelijks bestuur:	15 december 2023

Adviesvraag college van burgemeester & wethouders:
Formuleer hier de vraag aan het stadsdeel

De wethouder (of het college) vraagt advies aan het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum over het definitief ontwerp van de Marnixstraat Noord fase 1 (tussen Bloemgracht-Marnixplein).

Aanleiding
Op 15 september 2021 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Marnixstraat Noord (tussen Bloemgracht-Brouwersgracht) vastgesteld en een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld voor de uitwerking van het ontwerp. In de NvU was éénrichtingsverkeer voor het deel tussen Bloemgracht-Marnixplein al als uitgangspunt opgenomen, bij de vaststelling van de NvU is (mede op advies van uw Dagelijks Bestuur) toegezegd een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar het instellen van éénrichtingsverkeer voor de gehele Marnixstraat Noord, van Bloemgracht tot Brouwersgracht. Dit onderzoek is als eerste opgepakt. Vanwege de samenhang met de verkeerscirculatievoorstellen voor de Westelijke Grachtengordel (het zgn. Palenplan) is het verkeersonderzoek integraal uitgevoerd, mede om waterbedeffecten te voorkomen. Consultatie over het integrale verkeersonderzoek heeft afgelopen voorjaar plaatsgevonden. Inmiddels is het Palenplan tijdelijk stopgezet in afwachting van maatregelen voor nood- en hulpdiensten.

Gefaseerde aanpak
De voorbereiding en uitvoering van de Marnixstraat Noord vindt gefaseerd plaats, er wordt gestart met het deel tussen Bloemgracht en Marnixplein (fase 1). Dit heeft een aantal redenen/voordelen:

- Er kunnen tijdig een groot aantal parkeerplaatsen (61) worden opgeheven en verplaatst naar de nieuwe Singelgrachtgarage-Marnix. Ervaring met andere nieuwe parkeergarages laat zien dat de tijd tussen opening en opheffen van plaatsen op straat niet te groot moet zijn.
- Tevens bestaat er een kans om de werkzaamheden op dit deel van de Marnixstraat te koppelen aan de uitvoering van de kruising Marnixstraat-Rozengracht (start september 2024).
- De herinrichting van fase 2, het noordelijkste deel tussen Marnixplein en Brouwersgracht, is afhankelijk van de geplande werkzaamheden aan de Rozengracht/Raadhuisstraat (Oranje Loper). Beide trajecten zijn belangrijke routes voor het openbaar vervoer van/naar het Centraal Station en kunnen daarom niet gelijktijdig worden uitgevoerd. Dit najaar wordt de planning van de Oranje Loper bekend. Het ontwerptraject voor fase 2 van de Marnixstraat start daarna.
- Het instellen van éénrichtingsverkeer tussen Bloemgracht en Marnixplein zorgt voor een toename van verkeer op de Nassaukade en Willemstraat, zeker in combinatie met het Palenplan. Voor fase 2 (tussen Marnixplein en Brouwersgracht) verwachten we een grotere toename. Uitstel van deze fase maakt het mogelijk om de effecten van het Palenplan te betrekken in de besluitvorming.

Voorkeursvariant Marnixstraat tussen Bloemgracht-Marnixplein
De voorkeursvariant in de NvU ging uit van een verschoven tramspoor om ruimte te maken voor fietsers, een vrijliggende OV-baan, een fietsstraat in noordelijke richting met éénrichtingsverkeer voor auto's, een fietspad in zuidelijke richting en een servicestrook aan de oostzijde met ruimte voor parkeren.
De nieuwe voorkeursvariant met brede fietsstroken is duurzamer en goedkoper omdat 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 (zie de Uitvoeringstandaard Toekomstbestendige Openbare Ruimte en Amsterdam maakt Ruimte). Daarnaast staat het financiële budget voor het resterende programma Binnenring (naast de Marnixstraat Noord ook de Czaar Peterstraat en Sarphatistraat Noord incl. Alexanderplein) onder druk. Omdat de aanpak van de Czaar Peterstraat een aanzienlijke bijdrage levert aan de verbetering van het OV op de (oostelijke) Binnenring (ca. 7 minuten rijtijdwinst per spitsuur), is het ambtelijke advies dit trajectdeel prioriteit te geven. De nieuwe aanpak van de Marnixstraat Noord levert dus ook bestedingsruimte op die ingezet kan worden voor de Czaar Peterstraat.

Door éénrichtingsverkeer in te stellen voor autoverkeer wordt de straat overzichtelijker en heeft het Marnixplein een verkeersstroom minder te verwerken. Hierdoor wordt de kans op conflicten kleiner. Om meer ruimte aan fietsers, voetgangers en groen te geven, worden alle parkeerplekken op de Marnixstraat verplaatst naar de Singelgrachtgarage.

<u>Hoofdlijnen van het nieuwe ontwerp voor de Marnixstraat Noord fase 1 zijn:</u>
De resultaten van de consultatie, gesprekken met stakeholders en adviezen van ambtelijke werkgroepen zijn in het concept Definitief Ontwerp verwerkt.
- Fietsers in beide richtingen krijgen een brede fietsstrook (2,50 m) naast de gecombineerde tram/autobaan. Op die manier hebben weggebruikers namelijk de meeste flexibiliteit om uit te wijken en zijn verhoogde schampstroken overbodig.
- Voor het autoverkeer (inclusief taxiverkeer) komt er éénrichtingsverkeer in noordelijke richting. Verkeer naar de Westerstraat moet dus rijden via de kruising Bloemgracht over de Marnixstraat rechtsaf de Westerstraat in. Hierdoor wordt de kruising Marnixplein ontlast.
- Het huidige tweerichtingsfietspad op de kop van de Westerstraat wordt

uitgebogen, waardoor meer opstelruimte en een rustpunt ontstaat voor het rechtsafslaand verkeer richting de Westerstraat. Dit verkleint de kans op conflicten.
- De in- en uitgang van de Westerstraat krijgt een (vergroende) geleidedruppel 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.
- De perrons van de halte Bloemgracht worden verbreed (2,30 m) en deels opgehoogd, zodat een gelijkvloerse in- en uitstap bij de conducteursdeuren mogelijk is. 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. Parkeerplaatsen met een gehandicaptenvergunning, elektrisch laden en deelvervoer krijgen een plek in de zijstraten.
- De stoep (gemiddeld 3,45 m) wordt efficiënter ingericht, waardoor de vrije doorloopbreedte met 80% verbetert ten opzichte van de huidige situatie. De doorloopbreedte bedraagt minimaal 1,80 m, behalve bij de 3 laad- en losplekken aan de oostzijde. 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 de boomspiegels op de kop van de zijstraten worden voorzien van groenvakken. Dit geldt ook voor de boomspiegels in de stoep langs het Tweede Marnixplantsoen.
- De hele Marnixstraat krijgt een 30 km/u regime. Door het spoor te laten liggen op de huidige plek, 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.
- Om te voorkomen dat autoverkeer alsnog via het Marnixplein naar de Westerstraat rijdt, wordt een aantal maatregelen genomen:
    - 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 Zaagpoortbrug en de Westerstraat wordt vergroend, zodat alleen de tram hier nog overheen kan rijden.
- 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 éénrichtingsverkeer niet meer op het Marnixplein kunnen draaien of via de Bloemgracht kunnen uitrijden.

<u>Vervolg</u>
Definitieve vaststelling van het ontwerp en het beschikbaar stellen van het uitvoeringsbudget vindt plaats door het college op 19 december 2023. Vervolgens vindt verdere uitwerking plaats van het ontwerp in een contract en wordt het BLVC plan opgesteld. Na het uitvoeringsbesluit wordt het verkeersbesluit gepubliceerd. Hier wordt onder andere het eenrichtingsverkeer in opgenomen.

Start uitvoering is voorzien voor september 2024, gelijktijdig met de werkzaamheden aan de kruising Marnixstraat-Rozengracht (Oranje Loper) en de tram niet rijdt op de Marnixstraat. Liander en Waternet voeren tijdens de herinrichting eveneens werkzaamheden uit, mogelijk vindt een deel van deze werkzaamheden voor september plaats. Dit is afhankelijk van de uiteindelijke fasering die wordt afgesproken met de werk-met-werk partijen. De totale

uitvoeringsduur beslaat ongeveer een half jaar.

Definitieve vaststelling van het ontwerp en het beschikbaar stellen van het uitvoeringsbudget vindt plaats door het college van b en w in januari 2024 met het verzoek het ontwerp vast te stellen en een uitvoeringsbudget beschikbaar te stellen.

Parallel aan deze adviesaanvraag wordt het definitief ontwerp voor de herinrichting van de Marnixstraat Noord fase 1 ter kennis name voorgelegd aan de portefeuillehouder van stadsdeel West, vanwege de impact van de werkzaamheden op de Nassaukade.

Suggestie dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:
Het dagelijks bestuur kan hier aan de stadsdeelcommissie suggesties doen t.a.v. het advies

Het DB stemt in met de wijziging van de voorkeursvariant voor de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein uit de Nota van Uitgangspunten, omdat deze beter past bij het huidige beleid van de gemeente om duurzaam om te gaan met vervanging in de openbare ruimte en daarmee gepaard gaande investeringen.
Het DB adviseert positief over het ontwerp voor de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein. Zij heeft hierbij kennisgenomen van de reacties vanuit de omgeving en andere belanghebbenden die zijn uitgewerkt in het consultatieverslag.

Het DB herkent de problematiek van het Marnixplein, en verwacht dat het instellen van éénrichtingsverkeer bijdraagt aan de verbetering van het overzicht op deze kruising en daarmee de verkeersveiligheid. Zij staat achter de keuze om uitzonderingen voor taxi's (via ontheffingen) op de route van Zaagpoortbrug naar de Westerstraat niet toe te staan. Nu de nachtbus (N88) bereidt is haar route aan te passen en voor de brandweer en nood- en hulpdiensten aanvaardbare alternatieven zijn, kan de bocht van de Zaagpoortbrug rechtsaf naar de Marnixstraat (inclusief het middenplein) volledig in het groen worden gelegd. Dit voorkomt illegaal sluipverkeer en komt de verkeersveiligheid van het Marnixplein ten goede. Het is positief dat ook de zorgen omtrent het tweerichtingsfietspad op de kop Westerstraat zijn gehoord en een aanpassing hiervoor is opgenomen in het nieuwe ontwerp.

Het DB onderschrijft het belang van voldoende doorloopbreedte op de stoep, maar ziet ook de groei van het aantal fietsen en vraag naar parkeervoorzieningen. Zij is positief over het evenwicht wat is gevonden in het nieuwe profiel tussen de ruimte voor de fiets en de voetganger op dit nauwe deel van de Marnixstraat. Het DB is blij met de extra mogelijkheden op zowel het Marnixplein als in de Marnixstraat voor het aanbrengen van meer groen. Dit komt de leefkwaliteit op dit deel van de Marnixstraat ten goede.

Advies stadsdeelcommissie:
Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur

De stadsdeelcommissie heeft niet aanvullend geadviseerd op het advies van het DB.

Advies dagelijks bestuur:
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Het DB stemt in met de wijziging van de voorkeursvariant voor de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein uit de Nota van Uitgangspunten, omdat deze beter past bij het huidige beleid van de gemeente om duurzaam om te gaan met vervanging in de openbare ruimte en daarmee gepaard gaande investeringen.
Het DB adviseert positief over het ontwerp voor de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein. Zij heeft hierbij kennisgenomen van de reacties vanuit de omgeving en andere

belanghebbenden die zijn uitgewerkt in het consultatieverslag.

Het DB herkent de problematiek van het Marnixplein, en verwacht dat het instellen van éénrichtingsverkeer bijdraagt aan de verbetering van het overzicht op deze kruising en daarmee de verkeersveiligheid. Zij staat achter de keuze om uitzonderingen voor taxi's (via ontheffingen) op de route van Zaagpoortbrug naar de Westerstraat niet toe te staan. Nu de nachtbus (N88) bereidt is haar route aan te passen en voor de brandweer en nood- en hulpdiensten aanvaardbare alternatieven zijn, kan de bocht van de Zaagpoortbrug rechtsaf naar de Marnixstraat (inclusief het middenplein) volledig in het groen worden gelegd. Dit voorkomt illegaal sluipverkeer en komt de verkeersveiligheid van het Marnixplein ten goede. Het is positief dat ook de zorgen omtrent het tweerichtingsfietspad op de kop Westerstraat zijn gehoord en een aanpassing hiervoor is opgenomen in het nieuwe ontwerp.

Het DB onderschrijft het belang van voldoende doorloopbreedte op de stoep, maar ziet ook de groei van het aantal fietsen en vraag naar parkeervoorzieningen. Zij is positief over het evenwicht wat is gevonden in het nieuwe profiel tussen de ruimte voor de fiets en de voetganger op dit nauwe deel van de Marnixstraat. Het DB is blij met de extra mogelijkheden op zowel het Marnixplein als in de Marnixstraat voor het aanbrengen van meer groen. Dit komt de leefkwaliteit op dit deel van de Marnixstraat ten goede.