Q + A
Bewonersavonden Verkeersmaatregelen Centrum West
Palenplan & Marnix Noord
20, 28 maarten 3 april 2023

Uitleg indeling: *a. algemene vragen (tekst kleur blauw)*
b vragen mbt het Palenplan (tekst kleur donkergroen)
c. vragen mbt Marnix Noord (tekst kleur donker oranje)

Gaat de gemeente beide projecten sowieso uitvoeren? In hoeverre kan de buurt wijzigingen aanvragen of zelfs het geheel laten afgelasten?
Alles is nog mogelijk, we kunnen eea uitvoeren en zelfs nog terugdraaien. We doen dit juist tbv de leefbaarheid van de buurt, dus als blijkt die er niet bij gebaat is dat gaat eea niet door.
Voor de Marnixstraat Noord geldt:
Het eenrichtingsverkeer voor het midden deel (tussen Bloemgracht en Marnixplein) is al in de Nota van Uitgangspunten als uitgangspunt opgenomen en onderdeel van de consultatie indertijd geweest. Het VMA onderzoek is een herbevestiging dat op dit deel eenrichtingsverkeer geen problemen geeft. We gaan hier dus een ontwerp voor maken, zoals we in de Nota van Uitgangspunten al afgesproken hebben.
Voor het noordelijk deel, dus tussen Marnixplein en Brouwersgracht, hebben we het verzoek meegekregen om te onderzoeken of daar ook eenrichtingsverkeer mogelijk is. Dat hebben we gedaan, en dit blijkt te kunnen (zelfs met palenplan). We gaan dus na de consultatie aan de wethouder voorleggen dat we ook in dit deel van de Marnixstraat een profiel met eenrichtingsverkeer gaan ontwerpen.

Is er ruimte voor aanpassing van de plannen op basis van de input uit de buurt?
Werk goed aan verwachtingsmanagement!
Zie hierboven. We betrekken de buurt er juist graag heel actief bij. Het palenplan bouwt voort op eerdere voorstellen uit de buurt om het doorgaande verkeer tegen te gaan. De gemeente heeft naar een groter gebied gekeken om te voorkomen dat er nieuwe sluiproutes ontstaan. Wij horen graag wat de buurt hier van vindt en of de plannen nog verder verbeterd of aangescherpt kunnen worden.

Waarom spreken jullie over autoluw terwijl er in andere straten meer verkeer komt?
Doelstelling is doorgaand verkeer tussen buurten te weren, want daarmee neemt het autogebruik in de woonbuurten 15 tot 25 procent af. Omdat de reistijden langer worden, wordt het aantrekkelijker om alternatieve vervoermiddelen te kiezen. Ook wordt het moeilijker om een parkeerplek te vinden op straat, omdat we parkeerplekken opheffen door de komst van de Singelgrachtgarage. Al deze maatregelen bij elkaar ontmoedigen het autogebruik in woonbuurten.

Hoeveel neemt het autoverkeer af?
In de woonbuurten neemt het autogebruik 15 tot 25 procent af volgens het verkeersmodel.

Waar neemt het autoverkeer toe en hoeveel?
Zie vergelijkingstabel.

Waar kan ik me tot wenden als ik overlast ervaar?
Dat kan altijd via 14020.

Wanneer zullen de werkzaamheden daadwerkelijk starten?
Wat betreft Palenplan: We willen graag eerst bestuurlijk een besluit nemen. Zodra alles besloten is (alle details palenplan, waarin we uw reacties meenemen) gaan we zo snel mogelijk aan de slag – liefst nog deze zomer. Uiteraard stemmen we eea af met andere projecten in de openbare ruimte om onnodige overlast door wegwerkzaamheden te voorkomen.
Wat betreft Marnixstraat Noord: Kort antwoord: trajectdeel Bloemgracht – Marnixplein start uitvoering op z'n vroegst vanaf medio 2024. Trajectdeel Marnixplein – Brouwersgracht op z'n vroegst vanaf 2025.
Lang antwoord: Het deel tussen Bloemgracht – Marnixplein wordt naar verwachting het eerst aangepakt, vanaf medio 2024 op z'n vroegst. De uitvoering van dit werk kan parallel lopen met de aanpak van de kruising Rozengracht/Marnixstraat, onderdeel van de Oranje Loper. We willen deze projecten in de uitvoering daarom combineren. De planning van de kruising Rozengracht/Marnixstraat is nog niet definitief, maar wordt voor de zomer bekend.
Het deel Marnixstraat tussen Marnixplein en Brouwersgracht zal daarna worden aangepakt. Dit deel kan **niet** tegelijk worden uitgevoerd met de werkzaamheden van de Raadhuisstraat/Rozengracht, vanwege de OV omleidingen en het belang van buslijn 18 die over de Marnixstraat rijdt. Ook de werkzaamheden van de Willemsbrug kunnen **niet** gelijktijdig worden uitgevoerd. Zowel de planning van de Raadhuisstraat/Rozengracht als Willemsbrug zijn nog niet definitief. De verwachting is dat het noordelijk deel van de Marnixstraat in 2025 op z'n vroegst kan starten.

Alles leuk en wel maar voor mij is het heel onhandig – ik moet dagelijks omrijden en dat vind ik niet plezierig.
Wij begrijpen dat voor sommige bewoners hun aanrijtijd iets langer zal zijn dan voorheen. Dat is natuurlijk niet prettig. Wel is de gemeente van mening dat de baten van het plan voor de hele buurt zwaarder wegen – namelijk een autoluwere buurt en verbetering van de leefbaarheid. Bovendien verwachten we dat het rijcomfort zal toenemen omdat het rustiger wordt in de woonbuurten.

Kunnen nood- en hulpdiensten er nog wel doorheen?
Uiteraard blijven de hele buurt goed bereikbaar voor alle nood- en hulpdiensten.

En taxi's en afvaldiensten?
Deze zijn geïnformeerd en we stemmen de plannen met hen af.

Wat als later blijkt dat de berekeningen van de gemeente niet kloppen en er toch nog veel sluipverkeer blijkt te zijn terwijl wij als bewoners wel langere aanrijtijden moeten hanteren?
De gemeente zal in de praktijk volgen of de plannen goed uitpakken. We nemen signalen uit de buurt daarbij heel serieus. Als er negatieve effecten zijn, zal de gemeente onderzoeken hoe het kan dat de praktijk anders blijkt dan de berekeningen. Als het palenplan niet de gewenste resultaten biedt dan is eea eenvoudig aan te passen of terug te draaien.
Voor de Marnixstraat Noord werkt dat anders: een herinrichting kan niet meer worden teruggedraaid. De effecten van éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord op de omliggende wegen zijn wel kleiner dan het palenplan.

Ik ben ondernemer en mijn winkel moet goed bereikbaar zijn voor mijn klanten.
Uiteraard is het voor u belangrijk dat uw klanten uw winkel kunnen bereiken. Alle straten blijven gewoon bereikbaar, maar de reistijd per auto naar de bestemming kan in sommige gevallen toenemen. De huidige tendens van autoluwere steden heeft ook invloed op

vervoermiddelen van bewoners en bezoekers. Zij zullen er vaker voor kiezen om te voet, met fiets of met het OV te reizen. Ook zij genieten van de rustigere buurt.

Ik vind deze plannen fijn voor de buurt, maar voor mij persoonlijk is het zeer nadelig. Ik ben door een beperking namelijk geheel afhankelijk van mijn auto voor de deur. Kan ik een uitzondering aanvragen?
Het palenplan zorgt voor een fysieke barrière voor alle auto's. Hier kunnen helaas geen uitzonderingen worden gemaakt. De plannen zorgen voor minder verkeer in de buurt, maar helaas in sommige gevallen ook voor een langere reistijd met de auto.

Gaan we deze plannen na uitvoering nog evalueren en zoja wanneer? Waar vind ik als bewoner dan de resultaten van de evaluatie?

De gemeente heeft leuke plannen gemaakt hoor, maar is de buurt hier überhaupt bij betrokken geweest?
Jazeker – er zijn intensieve gesprekken gevoerd met bewoners. Zo is er een klankbordgroep voor de Westelijke Grachtengordel die regelmatig bij elkaar komt. Daarnaast zijn er veel contacten tussen bewoners en de gemeente, bijvoorbeeld via de gebiedsmakelaars. De gemeente voert deze plannen juist uit tbv de leefbaarheid van de buurt en dus is de input van bewoners van groot belang.
Wat betreft Marnixstraat Noord is er in de totstandkoming van de Nota van Uitgangspunten een participatietraject geweest met ontwerpbijeenkomsten en een online enquête over de varianten fietspad versus fietsstraat. De enquête had een respons van ruim 4000 deelnemers en de uitslag was 50-50. De voorkeursvariant in de Nota van Uitgangspunten gezien vanuit de doelstellingen van het project is een inrichting met fietsstraten. De optie éénrichtingsverkeer met zowel fietsstraat als fietspad is ontstaan bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten. Deze hebben we nu onderzocht en leggen we voor aan bewoners tijdens deze consultatie.

Er staan veel projecten op de planning in onze buurt. Kan de gemeente eea op elkaar afstemmen om overlast zoveel mogelijk tegen te gaan?
Ja. De gemeente heeft een goed overzicht over alle projecten in de omgeving. Bovendien wordt de bereikbaarheid van het gebied als geheel goed bewaakt. Het palenplan wordt uitgevoerd met vaste palen die indien nodig uitgenomen kunnen worden, bijvoorbeeld als dat nodig is voor een omleidingsroute. Op die manier wordt er continu een balans gezocht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.
Voor de uitvoering van de Marnixstraat Noord is meer tijd nodig, omdat een herinrichting nou eenmaal langer duurt. Deze uitvoeringsplanning wordt op stedelijk niveau afgestemd met raakvlakprojecten.

Moet dit nu echt allemaal om de nieuwe heilige koe (de fiets) *nog* meer ruimte te geven? Fietsers zijn vaak asociaal in het verkeer.
Deze plannen gaan autoverkeer tegen en willen zo meer ruimte bieden aan fietsers maar zeker ook aan voetgangers. Fietsers moeten zich uiteraard, net zoals alle weggebruikers, aan de regels houden.

Wat moet ik doen als ik ga verhuizen of als er nieuwe meubels moeten worden afgeleverd bij mij voor de deur? Kan ik een eenmalige ontheffing aanvragen en zoja hoe?
Hierin verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie.

Mijn ouders komen regelmatig op bezoek en zijn slecht ter been. Mogen zij wel voor mijn deur worden afgezet?
Ja dat kan – bestemmingsverkeer kan nog steeds overal komen, wel kan de aanrijtijd iets langer zijn dan nu.

Ik heb begrepen dat we worden aangemoedigd om meer aan deelmobiliteit te doen. Komen er mogelijkheden voor extra deelscooters/auto's/fietsen bij mij in de buurt?
De gemeente wil in de toekomst meer deelvervoer faciliteren als alternatief voor de eigen auto. Ook in dit gebied wordt daar onderzoek naar gedaan. Op dit moment zijn er echter nog geen concrete voorstellen.

Het is heel moeilijk om een parkeerplek te vinden in de buurt. Wanneer is de Singelgracht-Marnixgarage eindelijk klaar en mag ik daar dan ook parkeren? Wat kost me dat dan? En geldt dat ook voor mijn gasten?
In 2024 is Singelgrachtgarage naar verwachting klaar. In de loop van dit jaar wordt het uitnodigingsgebied bepaald voor vergunninghouders. Zij krijgen hierover een brief. Er zijn 800 parkeerplekke in de garage, waarbij ook rekening wordt gehouden met bezoekers. De tarieven zijn nog niet vastgesteld.

Ik wil me graag actief inzetten voor de buurt, ook om mee te denken over de uitwerking van zo'n palenplan bijvoorbeeld. Kan ik deelnemen aan een klankbordgroep ofzo?
Wij komen heel graag met u in contact! Mail ons hierover voor medio april op verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl

Wat verandert er bij mij in de straat?
In de Marnixstraat staat de uitvoering pas gepland vanaf medio 2024 op z'n vroegst. Tot die tijd verandert er dus nog weinig. We hebben onderzocht en geconstateerd dat éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat haalbaar is. Daardoor is een inrichting met fietsstraat (noordelijk) en fietspad (zuidelijk) mogelijk, waardoor er meer ruimte overblijft voor fietsers en voetgangers. In deze consultatie halen wij reacties op over dit voorstel, die wij voorleggen aan de wethouder. De wethouder bepaalt of eenrichtingsverkeer wordt uitgewerkt in een ontwerp voor de nieuwe inrichting.

Hoeveel extra fietsers worden verwacht, hoe spelen jullie daarop in?
We hebben dit niet gekwantificeerd, maar we weten dat door de komst van nieuwe woongebieden als Havenstad en Houthavens het fietsverkeer op de Binnenring alleen maar toeneemt. Ook het woon-werkverkeer per fiets neemt toe door maatregelen om de stad autoluwer te maken.

Wat verandert er in de plannen aan de inrichting van de Marnixstraat?
De parkeerstrook aan de westzijde wordt opgeheven en gecompenseerd in de Singelgrachtgarage. De parkeerstrook aan de centrumzijde wordt een 'servicestrook' met ruimte voor gehandicaptenparkeren, fietsparkeren, laden en lossen, afvalinzameling en groenvoorzieningen. In het midden van de Marnixstraat komt een vrije OV baan voor bussen en trams. In het eenrichtingsverkeer voorstel dat voorligt rijden auto's alleen in noordelijke richting te gast mee met fietsers op een fietsstraat. In zuidelijke richting komt een fietspad.

Welke ruimte blijft er over voor voetgangers?
Ongeveer 2,25 meter aan de westzijde en 2,00 meter aan de centrumzijde. Aan de centrumzijde ligt het voetpad op dezelfde hoogte als de servicestrook, waardoor er meer

uitwijkruimte is. Dit is een indicatie, in het ontwerptraject worden de maatvoeringen nader ingevuld.

Waar kan ik straks nog m'n auto parkeren?
Op de Marnixstraat is na de herinrichting nog zeer beperkt ruimte om te parkeren, want de servicestrook is ook bestemd voor gehandicaptenparkeren, laden en lossen, fietsparkeren, afvalvoorzieningen en groenvoorzieningen. In de Singelgrachtgarage-Marnix is ruimte om te parkeren (800 plekken).

Krijg je als buurtbewoner een plek in de Singelgrachtgarage?
In de loop van dit jaar krijgen vergunninghouders een uitnodigingsbrief. Het uitnodigingsgebied moet nog worden bepaald. Buurtbewoners kunnen tegen bezoekerstarief parkeren in de garage. Tarieven zijn nog niet vastgesteld.

Hoe zit het met laden en lossen?
In de servicestrook komt ruimte om te laden en lossen.

Waarom meer leefbaarheid in het ene gebied en minder leefbaarheid (meer auto's) in het andere straten?
Als we doorgaand verkeer willen weren tussen woonbuurten dan is het gevolg dat het verkeer verschuift naar de hoofdwegen. We moeten keuzes maken om de stad leefbaarder te maken. De hoofdwegen zijn ingericht op de afwikkeling van verkeer en de toename leidt niet tot congestie op de hoofdwegen of de kruisingen.

Waarom nemen jullie maatregelen op basis van een theoretisch model?
Het verkeersmodel helpt om bij verkeersmaatregelen te voorspellen waar het verkeer naartoe gaat (herverdeling van verkeer) en te controleren of er congestie ontstaat (waterbedeffect). De praktijk is weerbarstig, maar het verkeersmodel geeft houvast om besluiten te kunnen nemen.

Is het al zeker dat dit plan er komt?
De wethouder beslist uiteindelijk. Zij maakt hiervoor een afweging tussen de doelstellingen van het project en de resultaten uit de consultatie (een samenvatting van de reacties n.a.v. de voorstellen die t/m 16 april binnenkomen).
Voor de Marnixstraat Noord geldt dat het eenrichtingsverkeer voor het midden deel (tussen Bloemgracht en Marnixplein) al in de al door de gemeenteraad vastgestelde Nota van Uitgangspunten als uitgangspunt is opgenomen en onderdeel van de consultatie indertijd is geweest. Het VMA onderzoek is een herbevestiging dat op dit deel eenrichtingsverkeer geen problemen geeft. We gaan hier dus een ontwerp voor maken, zoals we in de Nota van Uitgangspunten al afgesproken hebben.
Voor het noordelijk deel, dus tussen Marnixplein en Brouwersgracht, hebben we het verzoek meegekregen om te onderzoeken of daar ook eenrichtingsverkeer mogelijk is. Dat hebben we gedaan, en dit blijkt te kunnen (zelfs met palenplan). We gaan dus na de consultatie aan de wethouder voorleggen dat we ook in dit deel van de Marnixstraat een profiel met eenrichtingsverkeer gaan ontwerpen.

Kan ik nog inspreken, wanneer?
Reacties op het voorstel voor eenrichtingsverkeer kunnen worden ingestuurd t/m 16 april via verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl

---

Communicatie Marnix Noord 5.1,2,e 5.1,2,e @amsterdam.nl
Communicatie Palenplan 5.1,2,e 5.1,2,e @amsterdam.nl