Gemeente Amsterdam

Singelgracht ringen

Marnixstraat Noord

Aan	Micha Mos
Van	5.1,2,e
Kopie aan	5.1,2,e
Datum	7 oktober 2022

Aanleiding

Op 15 september 2021 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) Marnixstraat Noord vastgesteld. De voorkeurvariant op hoofdlijnen is:

- Een inrichting met fietsstraten en een vrij liggende OV baan.
- Op het gedeelte tussen de Bloemgracht (Bullebakssluis) en Marnixplein kan door de beperkte ruimte maar één fietsstraat worden ingepast. Uitgangspunt is om op dit gedeelte éénrichtingsverkeer voor autoverkeer in te stellen, met een fietsstraat in noordelijke richting en een fietspad in zuidelijke richting.
- Op het gedeelte tussen het Marnixplein en de Brouwersgracht (Bullebak) passen wel twee fietsstraten, met de kanttekening dat de maatvoering aan de krappe kant is.

Wethouder Verkeer en Openbare Ruimte heeft in de raadscommissievergadering MLW van 14 september 2021 toegezegd naast de fietsstraten variant ook de fietspaden variant uit te laten werken. Daarnaast heeft hij op advies van stadsdeelcommissie Centrum toegezegd te onderzoeken of éénrichtingsverkeer op het noordelijkste deel van de Marnixstraat, tussen Marnixplein en de Brouwersgracht (Bullebak), haalbaar is.

In dit memo geven wij een stand van zaken van de verkeersonderzoeken naar éénrichtingsverkeer tussen Bloemgracht en Brouwersgracht in noordelijke richting.

Gevraagde beslissing:

1. Kennis te nemen van verkeersonderzoeken en raakvlakken.

Verkeersonderzoeken

Met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA - basisjaar 2019) hebben wij éénrichtingsverkeer voor de gehele Marnixstraat Noord gemodelleerd voor zichtjaren 2025 en 2040, zowel met als zonder maatregel 17 uit de UAM. Hieruit concluderen wij dat éénrichtingsverkeer haalbaar is. Met maatregel 17 neemt het aantal auto's in noordelijke richting tussen het Marnixplein en de Brouwersgracht aanzienlijk af. Maar ook zonder maatregel 17 ontstaan er met éénrichtingsverkeer geen onaanvaardbare waterbedeffecten of kruispuntbelastingen.

Raakvlakprojecten
Het projectteam van de Westelijke grachtengordel is op dit moment een zogenoemd 'palenplan' aan het onderzoeken, waarbij 5 bruggen over de Brouwersgracht zouden worden dichtgezet. Met het palenplan willen zij de sluipstromen over de grachten tegengaan. Het 'palenplan' wordt op dit moment verkeerskundig doorgerekend. Deze maatregel heeft direct effect op het verkeer van de Marnixstraat Noord.

Als de Oranje Loper start met de werkzaamheden Rozengracht/Raadhuisstraat, ontstaat er een andere (tijdelijke) situatie. Vanuit de Oranje Loper is daarnaast de wens om de Eerste en Tweede Bloemdwarsstraat definitief te knippen met het oog op sluipverkeer.

Tot slot wordt er ook een knip gezet op het Frederik Hendrikplantsoen als de Singelgrachtgarage haar deuren opent in 2024. En de Haarlemmerstraat/dijk blijft definitief autoloos.

Met het oog op al deze raakvlakprojecten hebben wij werksessies gehad met de zogenoemde 'Urban Strategy Tool' van de afdeling verkeersonderzoek, waarmee we snel konden zien wat het effect van al deze (tijdelijke) plannen zijn. Ook hebben we gekeken wat de gevolgen zijn als we de rijrichting van éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord zouden omdraaien in zuidelijke richting, we de route van de S100 naar de Westerstraat zouden afsluiten, of als we een knip op de Bullebak instellen.

Conclusies en vervolg verkeersonderzoek

- 5.2,1
- Het knippen van de route S100 – Zaagpoortbrug – Marnixplein – Westerstraat is haalbaar 5.2,1 Indien deze route komt te vervallen kan de afwikkeling van het autoverkeer op het Marnixplein overzichtelijker worden ingedeeld. Deze optie nemen we mee in het VMA onderzoek en laten we modelleren in combinatie met éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord.
- Als het 'palenplan' wordt gerealiseerd, neemt het autoverkeer op de Marnixstraat Noord (met of zonder éénrichtingsverkeer) toe. We gaan de combinatie van éénrichtingsverkeer met het palenplan modelleren in het VMA, omdat er dan ook zicht komt op absolute aantallen. Vraag is of de norm voor maximum aantal voertuigen op een fietsstraat dan wordt overschrijden.
- Met het instellen van een knip op de Bullebak neemt het autoverkeer op de Marnixstraat aanzienlijk af. Vraag is alleen hoe zo'n knip gerealiseerd kan worden met het oog op de doorgang van bussen/trams in beide richtingen.

Doorkijk advies Wethouder Verkeer en Openbare Ruimte
De VMA uitslagen verwacht wij in oktober. Vervolgens willen we dit najaar wethouder Verkeer en Openbare Ruimte via de map informeren over de haalbaarheid van éénrichtingsverkeer en de gevolgen van raakvlakprojecten. Voorstel is om alleen de variant fietsstraat (noordelijke richting) en fietspad (zuidelijke richting) voor de gehele Marnixstraat Noord uit te werken.