Gemeente Amsterdam

Singelgracht ringen

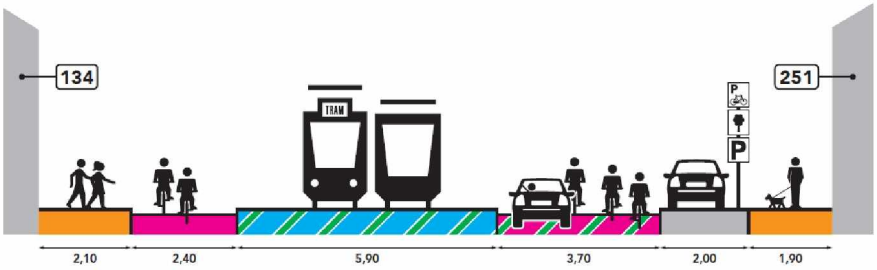
Marnix Noord verkeersonderzoek en vervolg

Aan	Micha Mos / 5.1.2,e
Van	5.1.2,e
Kopie aan	5.1.2,e 5.1.2,e
Datum	12 december 2022

Aanleiding/historie

Op 15 september 2021 is in de gemeenteraad de 'Nota van Uitgangspunten' (NvU) voor de Marnixstraat Noord vastgesteld, onderdeel van de Binnenring Fiets- en OV corridor. Op advies van het DB van stadsdeel Centrum heeft de raad gevraagd om de haalbaarheid van éénrichtingsverkeer op het hele trajectdeel, van Bloemgracht tot Brouwersgracht, te onderzoeken.

In de NvU fase was éénrichtingsverkeer op het gedeelte van de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein al een uitgangspunt, omdat twee fietsstraten op dit smalle trajectdeel niet inpasbaar zijn. De voorkeursvariant voor dit gedeelte is een combinatie van fietsstraat en fietspad:



Voor het noordelijke gedeelte van de Marnixstraat, tussen Marnixplein en Brouwersgracht, waar ook bussen meerijden over de trambaan, bestond de voorkeursvariant uit twee fietsstraten:



Door de flexibele strook aan de oostzijde (oneven zijde) op dezelfde hoogte aan te leggen als het trottoir, ontstaat er meer ruimte om uit te wijken. Fietsenrekken worden op de flexibele strook geplaatst, zodat de doorloopruimte van het trottoir vrij blijft. Aan de westzijde (even zijde) is extra uitwijkruimte voor het trottoir niet haalbaar. Als hier fietsen tegen de gevels worden geplaatst, kan de vrije doorloopruimte in de knel komen. Daarnaast is de maatvoering van fietsstraten aan de krappe kant. Door op het noordelijke gedeelte ook éénrichtingsverkeer in te stellen, kan ook hier een combinatie van fietsstraat/fietspad worden ingepast. Op die manier is er meer ruimte te verdelen:

< nieuw profiel Marnixstraat Noord, wordt naar verwachting maandagochtend geleverd en toegevoegd>

Gevraagde beslissing:

1. Kennis te nemen van de resultaten van het verkeersonderzoek Marnixstraat Noord
    a. Éénrichtingsverkeer op het hele traject in noordelijke richting is haalbaar en wenselijk. Er wordt geen significante af- of toename van het huidige aantal auto's verwacht. Het Marnixplein wordt verkeersveiliger omdat het minder rijrichtingen hoeft af te wikkelen.
    b. De wens voor éénrichtingsverkeer op het hele traject in noordelijke richting is ook haalbaar in combinatie met het knippen van de bruggen over de Brouwersgracht en Blauwburgwal. Dit verkeerscirculatieplan wordt op dit moment verkend vanuit het project Westelijke Grachtengordel in strijd tegen sluipverkeer. Wél zorgt deze combinatie voor een toename van het aantal motorvoertuigen op de Marnixstraat.
    c. Een knip op de Bullebak weert weliswaar het doorgaande verkeer op de Marnixstraat, maar heeft de consequentie dat bestemmingsverkeer nog steeds zuidwaarts via de Marnixstraat gefaciliteerd moet worden. Het initiële doel om ruimte te creëren voor fietsers/voetgangers vervalt daardoor. Daarnaast leidt deze variant tot meer druk op het Marnixplein, wat met het oog op de verkeersveiligheid niet wenselijk is.

2. In te stemmen met voornemen om participatie verkeerscirculatieplan Westelijke Grachtengordel en omgeving te bundelen met de planvorming voor éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord.
    a. Voor de buurten Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel worden contactmomenten georganiseerd om de verschillende varianten voor

verkeerscirculatie te peilen. De mate van participatie en de vorm wordt in overleg met de stadsdeelcommissie bepaald.

b. Voor de bewoners van de Nassaukade worden aparte contactmomenten georganiseerd om hen te betrekken bij de planvorming en de gevolgen voor de Nassaukade. Dit wordt in overleg met het project Singelgrachtgarage-Marnix en Herinrichting Frederikhendrikbuurt voorbereid.

Toelichting

Ad 1. Resultaten verkeersonderzoek

Uitgangspunt in het onderzoek is éénrichtingsverkeer in noordelijke richting (richting Bullebak). Dit heeft te maken met de inpassing van 11 gehandicaptenparkeerplekken aan de oostzijde en de wens van de brandweer om vanuit kazerne Hendrik richting Haarlemmerbuurt eventueel te kunnen uitwijken naar de fietsstraat. Eénrichtingsverkeer in zuidelijke richting is moeilijk inpasbaar vanaf het Haarlemmerplein richting de Marnixstraat (die beweging is nu niet mogelijk vanwege de drukke fietsroute in twee richtingen op het Haarlemmerplein tussen Centrum en West).

Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van VMA 4.1, met basisjaar 2019 en zichtjaar 2025. Naast reeds doorgevoerde verkeerscirculatiemaatregelen is ook rekening gehouden met:

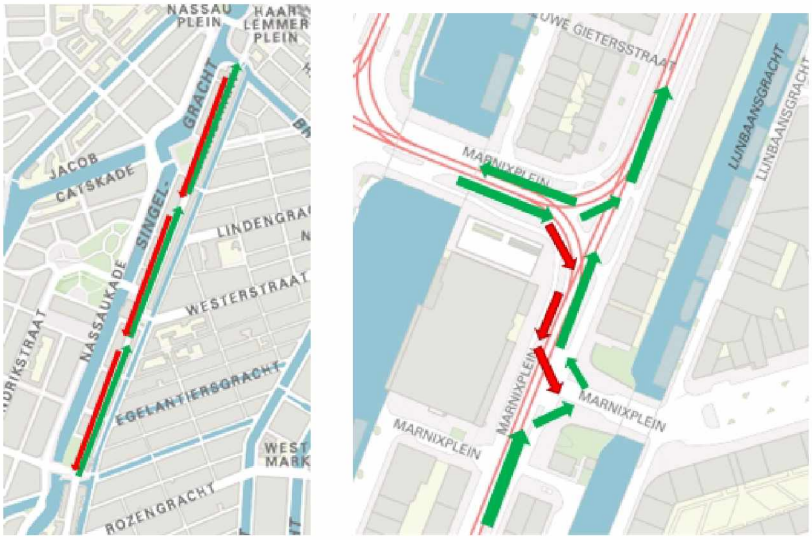
1. Knip bij Frederik Hendrikplantsoen die in 2023/2024 wordt aangelegd vanuit project nieuwbouw Singelgrachtgarage Marnix.
   NB: in dit VMA onderzoek is uitgegaan van een halve knip aan de zuidzijde van het Frederik Hendrikplantsoen. Dat betekent dat verkeer in zuidwestelijke richting vanaf de Nassaukade naar de ingang van de parkeergarage kan rijden, maar niet meer naar de Frederik Hendrikstraat en Kostverlorenstraat. Het verkeer uit de parkeergarage kan alleen naar de S100 rijden. Let wel: in deze variant blijft de huidige rijrichting van de noordzijde van het Frederik Hendrikplantsoen behouden. De besluitvorming hierover is nog gaande. Mogelijk wordt deze rijrichting nog omgedraaid om sluipverkeer te voorkomen. Deze evt. wijziging heeft gevolgen voor verkeerscirculatie op de Nassaukade, maar niet voor de Marnixstraat.
2. Knippen Eerste en Tweede Bloemdwarsstraten, die op termijn worden gerealiseerd vanuit project Oranje Loper.
   NB: mocht de besluitvorming over deze knippen nog wijzigen, dan zal dat niet tot significante wijzigingen leiden voor de verkeersintensiteit Marnixstraat tussen Bloemgracht en Brouwersgracht.

Commented [5.1.2.e]: Check staat uit bij 5.1.2.e wat betreft laatste stand van zaken

In totaal zijn er vijf varianten onderzocht, rekening houdend met het verkeerscirculatieplan (hierna te noemen VCP) van de Westelijke Grachtengordel en omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat er maatregelen worden genomen tegen het sluipverkeer in de grachtengordel met behulp van vaste of beweegbare palen. Met het VCP wordt het doorgaande verkeer in de wijk geweerd. Dit zorgt voor een vermindering van de drukte en een verhoging van de leefbaarheid en veiligheid. Ook heeft het verminderen van het verkeer een positief effect op het behoud van de kwetsbare bruggen en kademuren.

Zie ook de bijlagen voor uitsneden van het verkeersonderzoek.

Variant 1A: Eénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord tussen Bloemgracht en Brouwersgracht
Op het gehele traject tussen Bloemgracht en Brouwersgracht wordt éénrichtingsverkeer in noordelijke richting ingesteld. (De Korte Marnixstraat tussen de Brouwersgracht en het Haarlemmerplein heeft nu al éénrichtingsverkeer). Dit heeft ook tot gevolg dat verkeer komende van de Nassaukade (S100) niet meer via Zaagpoortbrug-Marnixplein naar de Westerstraat kan rijden.



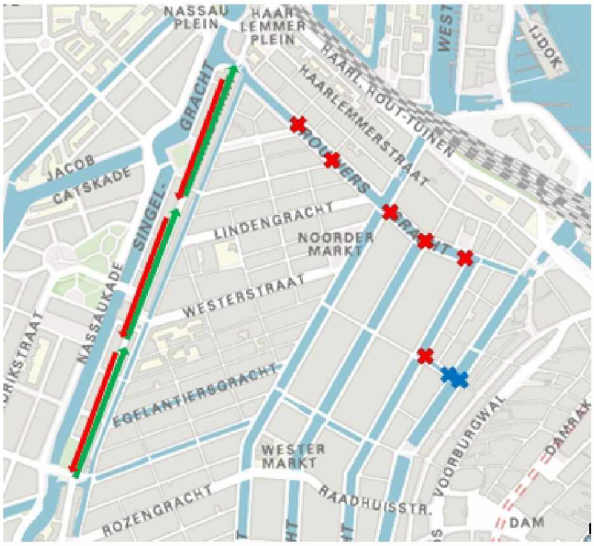
Variant 1A: éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord, met ingezoomd de verbinding Marnixplein – Westerstraat
Groen = behouden rijrichting, rood = vervallen rijrichting

Kenmerken:

- Er ontstaat geen onaanvaardbaar waterbedeffect en de kruispunten worden niet overmatig belast.
- Het totaal aantal motorvoertuigen in de Marnixstraat wijzigt na invoering van éénrichtingsverkeer niet significant. Het noordelijkste deel (tussen Marnixplein en Brouwersgracht) wordt iets rustiger met 100 minder motorvoertuigen per etmaal, het gedeelte tussen Bloemgracht en Marnixplein wordt wat drukker met 400 meer motorvoertuigen per etmaal.
- De route van de S100 via de Zaagpoortbrug naar het Marnixplein wordt significant rustiger met ongeveer 1000 minder motorvoertuigen per etmaal. Dat zie je terug in de Westerstraat, waar bijna 500 minder motorvoertuigen per etmaal rijden.

- Er rijden ongeveer 2000 auto's meer op de Nassaukade tussen de Raampoortbrug en de Zaagpoortburg. Het is (nog) onduidelijk in hoeverre dit helemaal te wijden is aan de invoering van éénrichtingsverkeer op de Marnixstraat Noord.

<u>Variant 1B: Eénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord i.c.m. VCP Westelijke Grachtengordel</u>
Dit is dezelfde variant als 1A, alleen met het verschil dat de bruggen over de Brouwersgracht en de Blauwburgwal worden geknipt. Het betreft 6 nieuwe knippen, zie onderstaand kaartje de rode kruisjes. De blauwe kruisjes zijn bestaande vezips.



Variant 1B: éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord i.c.m. VCP Westelijke Grachtengordel

Kenmerken:

- In deze variant wordt het significant drukker op de Marnixstraat en zijstraten. Vooral het noordelijkste gedeelte van de Marnixstraat (tussen Marnixplein – Brouwersgracht) wordt drukker, want hier rijden in deze variant zo'n 2000 motorvoertuigen per etmaal.
- De Willemsstraat krijgt ongeveer 1400 meer motorvoertuigen te verwerken per etmaal dan zonder de VCP Westelijke Grachtengordel. De gemodelleerde intensiteit van 3000 motorvoertuigen in deze smalle straat is een zorgpunt.
- De ontsluitingsroute Westerstraat – Marnixplein – S100 krijgt ongeveer 450 extra motorovertuigen te verwerken per etmaal.
- Opvallend is dat het noordelijke gedeelte van de Nassaukade, tussen Frederik Hendrikplantsoen en Nassauplein in deze variant ook bijna 1000 meer motorvoertuigen per etmaal krijgt.

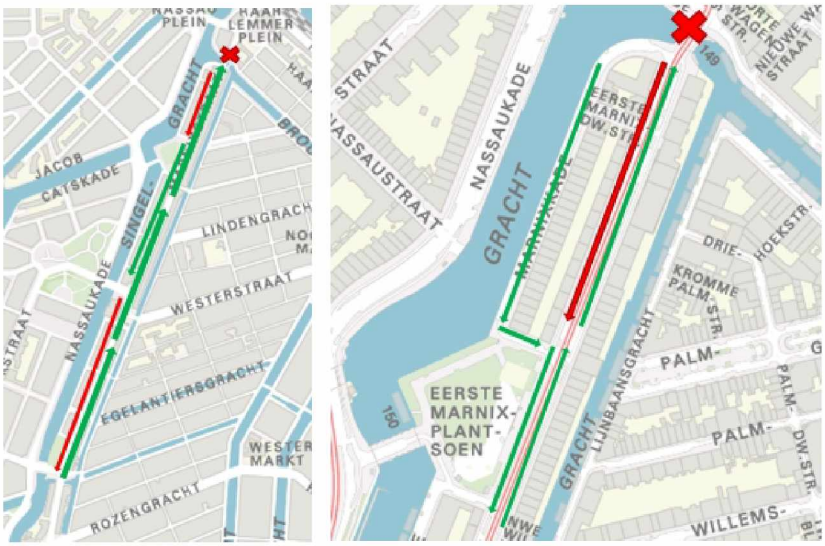
Variant 1C: Eénrichtingsverkeer Marnix Noord i.c.m. verkleind VCP Westelijke Grachtengordel
Dit is dezelfde variant als 1A, alleen nu met een versmalde versie van het VCP Westelijke Grachtengordel. Niet alle bruggen over de Brouwersgracht worden geknipt, brug 146 (Oranjebrug) en 148 blijven open voor motorvoertuigen.



Variant 1C: éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord i.c.m. light versie VCP Westelijke Grachtengordel

Kenmerken:
- De uitkomsten van het verkeersonderzoek komen bij variant 1C bijna overeen met variant 1A. Dat houdt in dat de verkleinde versie van het VCP Westelijke Grachtengordel veel minder impact op de Marnixstraat en de zijstraten lijkt te hebben.
- Wat opvalt is dat de Nassaukade ten noorden van het Frederik Hendrikplantsoen wat drukker wordt, maar zo'n 400 extra motorvoertuigen per etmaal valt weg in het totale aantal van zo'n 8000 motorvoertuigen op dit traject.
- Kanttekening is dat in het VMA in deze variant extra drukte wordt verwacht ter hoogte van brug 146 (Oranjebrug), aan de kop van de Willemsstraat en de Binnen Oranjestraat. In deze variant zouden zo'n 1400 extra motorvoertuigen per etmaal over de Oranjebrug gaan rijden.

Variant 2A: Knip Bullebak
In deze variant wordt de Bullebak afgesloten voor doorgaand verkeer in beide richtingen. Alleen het openbaar vervoer en motorvoertuigen met een ontheffing behouden de toegang over de Bullebak. Om die reden is een knip op de Bullebak alleen mogelijk met behulp van bijvoorbeeld slimme camera's, omdat een fysieke barrière niet haalbaar is. In deze variant is het noodzakelijk dat bestemmingsverkeer tussen het Eerste Marnixplantsoen en het Marnixplein zuidwaarts kan rijden.

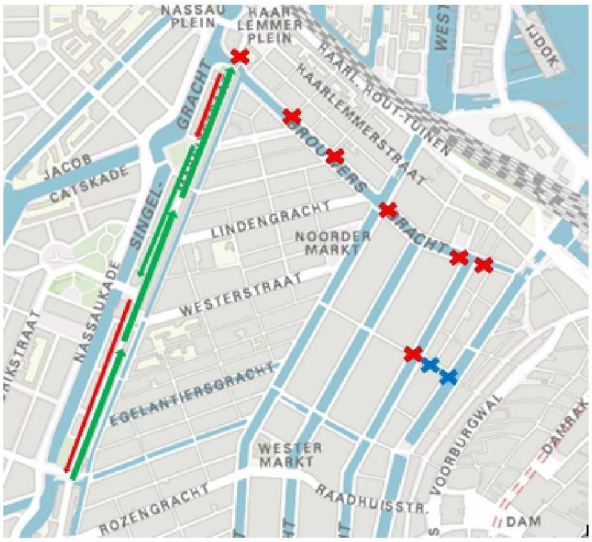


Variant 2A: knip Bullebak met tweerichtingsverkeer Marnixstraat Noord tussen 1e Marnixplantsoen en Marnixplein

Kenmerken:

- Het knippen van de Bullebak lijkt aantrekkelijk om de Marnixstraat autoluwer te maken, maar opvallend is dat het gedeelte tussen het Marnixplein en de Willemsstraat een flinke toename van 900 extra motorvoertuigen per etmaal heeft. Dat komt mede omdat auto's op dit gedeelte ook zuidwaarts worden gefaciliteerd.
- Ook de route van het Marnixplein richting de S100 is in deze variant opvallend drukker met een toename van bijna 800 motorvoertuigen per etmaal.

<u>Variant 2B: Knip Bullebak i.c.m. VCP Westelijke Grachtengordel</u>
In deze variant worden alle toegangen over de Brouwersgracht afgesloten, inclusief twee toegangen over de Blauwburgwal.



Variant 2B: knip Bullebak met tweerichtingsverkeer Marnixstraat Noord i.c.m. VCP Westelijke Grachtengordel

Kenmerken:

- De knip Bullebak combineren met het VCP Westelijke Grachtengordel voert de druk op de Marnixstraat op. Op het gedeelte tussen het Marnixplein en de Willemsstraat is een toename te zien van ruim 2500 motorvoertuigen per etmaal.
- Ook de route van het Marnixplein naar de S100 verdubbelt naar een toename van zo'n 1600 motorvoertuigen per etmaal.
- Opvallend is dat de Westerstraat in deze variant geen extra druk krijgt bij de aansluiting met de Marnixstraat.
- Het aantal auto's op de Nassaukade neemt in deze variant op beide delen met zo'n 2000 extra motorvoertuigen per etmaal toe.

Vergelijkingstabel varianten aantal motorvoertuigen per etmaal:

Trajectdelen	Intensiteit 1A	Toe/afname 1A	Intesiteit 1B	Toe/afname 1B	Toe/afname 1C	Toe/afname 2A	Toe/afname 2B
Marnixstr. Bloemgracht - Marnixplein * / #	570	370	640	450	370	370	430
Marnixstr. Marnixplein - Willemsstraat *	1340	-120	2320	810	-100	900	2540
Marnixstr. Willemsstraat - Brouwersgracht *	1250	10	1940	720	20	-1260	-1260
Van S100 via Zaagpoortbrug naar Marnixplein	1380	-1000	2000	-200	-1000	-700	250
Van Marnixplein/Zaagpoortbrug naar S100	1145	-70	1740	350	190	790	1600
Willemsstraat *	1740	140	3050	1440	160	150	1280
Westerstraat *	1540	-460	1940	0	-220	-560	-410
Nassaukade ten zuiden van Zaagpoortbrug *	5400	2000	5310	2230	2100	2250	2410
Nassaukade ten noorden van Zaagpoortbrug *	8270	-260	9600	990	160	230	1940
* = beide richtingen bij elkaar opgeteld, afgerond							
# = mogelijk in de praktijk hoger, want in het model kiest deel voor Lijnbaansgracht							

Conclusie varianten verkeersonderzoek:
De varianten met een knip bij de Bullebak, 2A en 2B, vallen af om de volgende redenen:

- Het profiel tussen het Eerste Marnixplantsoen en het Marnixplein wijzigt ten opzichte van de rest van de Marnixstraat, omdat motorvoertuigen hier zuidwaarts moeten kunnen rijden. Dit gaat ten koste van de ruimte. Het laten meerijden van de motorvoertuigen over de OV-baan is niet wenselijk, omdat dit de doorstroming belemmert en de uitzondering van 50 km/u op een vrijliggende OV baan dan vervalt in het 30/50 km/u beleid.
- Het beoogde doel om de Marnixstraat autoluwer te maken is betrekkelijk in deze varianten, omdat op het gedeelte waar tweerichtingsverkeer mogelijk is meer autoverkeer gaat rijden. Deze route is immers nog één van de weinige ontsluitingsroutes van de Noord-Jordaan.
- Door de Bullebak te knippen ontstaat er extra druk op het Marnixplein. Met het oog op de verkeersveiligheid is dit niet wenselijk.

De varianten met éénrichtingsverkeer op de hele Marnixstraat, 1A t/m 1C, komen tegemoet aan de behoefte extra ruimte te creëren voor fietsers/voetgangers, zonder een verkeersknelpunt te veroorzaken. In deze varianten past een combinatie profiel van fietspad/fietsstraat over het gehele traject. Zorgpunt is de toename van het verkeer in de Marnixstraat en de zijstraten als alle bruggen over de Brouwersgracht en de Blauwburgwal worden geknipt in het kader van VCP Westelijke Grachtengordel e.o.

Ad 2. Participatie bundelen Marnix Noord – Westelijke Grachtengordel

In het Bestuurlijk Overleg Singelgrachtringen van 11 oktober gaven we aan dat we dit najaar wethouder Van der Horst zouden informeren over de resultaten van het verkeersonderzoek Marnixstraat Noord, waarna we ook de buurt zouden informeren. Met het oog op de impact die de verkeersmaatregelen van de Marnixstraat Noord in combinatie met het VCP voor de Westelijke Grachten hebben voor buurtbewoners, komen we hierop terug. Voorstel is om éérst de plannen voor éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord en het VCP Westelijke Grachtengordel, in welke vorm dan ook, met buurtbewoners te bespreken en daarna pas naar wethouder Van der Horst te gaan met de resultaten.

Het projectteam Westelijke Grachtengordel wil na de jaarwisseling advies vragen aan de stadsdeelcommissie Centrum over de participatievorm van het VCP. Vraag aan de buurt is of de maatregelen van het VCP voldoende zijn onderzocht en onderbouwd en of er nog andere inzichten zijn die meegenomen kunnen worden in de uitvoering van het VCP.

Het VCP heeft een effect op de verkeerssituatie van de volgende buurten: De Westelijke Grachtengordel, de Noord Jordaan en de Haarlemmerbuurt. Met name voor de Noord Jordaan en de Haarlemmerbuurt zijn de plannen voor éénrichtingsverkeer Marnixstraat Noord ook van belang. Het verschil met de plannen voor de Westelijke Grachtengordel is echter dat éénrichtingsverkeer voor de Marnixstraat Noord een uitgangspunt is. Om buurtbewoners overzicht te geven op het effect van alle verkeersmaatregelen, bundelen wij de participatie van de plannen voor de Marnixstraat Noord en de Westelijke Grachtengordel.

Doorkijk planning Marnixstraat Noord
Voorstel is om in januari gezamenlijk een presentatie te geven over beide projecten in de stadsdeelcommissie Centrum en advies te vragen over hoe wij deze informatie in de buurt kunnen voorleggen. Streven is om in februari contactmomenten met de drie buurten te organiseren en in maart de resultaten terug te koppelen aan wethouder Van der Horst. Uitgangspunt voor de Marnixstraat Noord is om nog maar één profiel uit te werken in een ontwerp en in december 2023 het uitvoeringsbesluit te nemen voor in ieder geval het trajectdeel tussen Bloemgracht en Marnixplein. Dit is nodig om in de uitvoering mee te kunnen liften met de TBGN kruising Rozengracht-Marnixstraat van de Oranje Loper.

Raakvlakproject BOR:
Het Buurtplan Openbare Ruimte betrekken we in de voorbereiding van de participatie, zodat we elkaar up-to-date houden over de laatste stand van zaken en de communicatie met buurbewoners Omdat de BOR geen plannen heeft die effect hebben op de verkeerscirculatie in de Noord Jordaan, onderhoudt de BOR haar eigen directe contact met buurbewoners.

Raakvlak project knip Frederik Hendrikplantsoen:
De Singelgrachtgarage-Marnix is een knip ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen aan het voorbereiden. Het is nog niet duidelijk hoe deze knip wordt gelegd. Duidelijk is wel dat elke vorm van een knip direct effect heeft op het aantal auto's op de Nassaukade. De knip heeft geen effect op het aantal auto's op de Marnixstraat en/of de Noord Jordaan.

Bewoners Nassaukade
Eénrichtingsverkeer in de Marnixstraat in combinatie met een VCP Westelijke Grachtengordel e.o. zorgt voor een vermeerdering van het aantal auto's op de Nassaukade. De bewoners van de Nassaukade moeten daarom betrokken worden in de planvorming, maar het voert te ver door om hun ook te betrekken in de participatie over de maatregelen tegen sluipverkeer in de Westelijke Grachtengordel. Insteek is daarom de bewoners van de Nassaukade direct na de participatieronde apart te benaderen en te informeren over de plannen van de knip Frederik Hendrikplantsoen, Marnixstraat Noord en (zover bekend) het VCP van de Westelijke Grachtengordel. Hierin trekken we samen op met de raakvlakprojecten en de gebiedscollega's van stadsdeel West. De vorm van deze communicatie/consultatie moeten we nog overleggen.