Nummer VN2024-027597
Directie Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de College vergadering van 13 februari 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt: B9

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Uitvoerings- en kredietbesluit Marnixstraat Noord fase 1 (Bloemgracht-Marnixplein)

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de aanleiding om de Marnixstraat Noord tussen de Bloemgracht en het Marnixplein opnieuw in te richten:

1. Het is onderdeel van de Binnenring, die sinds 2017 stap voor stap ingericht wordt als een Fiets-OV Corridor. In september 2021 is de Nota van Uitgangspunten voor de Marnixstraat Noord door de gemeenteraad vastgesteld.
2. In 2019 is het Marnixplein opnieuw ingericht, maar de verkeersveiligheid blijft een aandachtspunt door de bajonetligging van de kruising en het grote aantal kruisende verkeersstromen. Het verminderen van het aantal verkeersstromen en daarmee het aantal conflicten, helpt om de kruising overzichtelijker te maken.
3. De ruimte voor de fiets is beperkt: de huidige fietsstrook is 1,80-1,90 meter breed en er zijn onvoldoende fietsparkeervoorzieningen op de stoep. Dit beperkt de doorloopruimte voor voetgangers.
4. De Singelgrachtgarage-Marnix biedt de mogelijkheid om het opheffen van parkeerplaatsen op straat te compenseren in de garage. Dit biedt gelegenheid om de ruimteverdeling in dit deel van de Marnixstraat anders te maken, met meer ruimte voor fiets, voetganger en groen.

2. Over te gaan tot uitvoering van de herinrichting van de Marnixstraat Noord fase 1 (tussen de Bloemgracht en het Marnixplein), op basis van bijgaand definitief ontwerp met als belangrijkste punten:

1. De verkeersveiligheid wordt verbeterd door het instellen van éénrichtingsverkeer (inclusief taxiverkeer) in noordelijke richting tussen de Bloemgracht en het Marnixplein.
2. Om te voorkomen dat autoverkeer alsnog via het Marnixplein naar de Westerstraat rijdt, wordt een aantal maatregelen genomen.
3. De huidige in- en uitgang van de Westerstraat wordt aangepast.
4. Alle 61 parkeerplekken op de Marnixstraat worden verplaatst naar de Singelgrachtgarage-Marnix. De ruimte die hierdoor ontstaat wordt toebedeeld aan de fiets (bredere fietsstroken van 2,50 meter), de stoep (zie onder beslispunt 2f) en groen. Speciale parkeerplaatsen worden verplaatst naar de zijstraten en er komt een extra algemene parkeerplaats voor gehandicapten in de Nieuwe Egelantiersstraat.
5. De perrons van de halte Bloemgracht worden verbreed (2,30 m) 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.
6. 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 de stoep en langs het Tweede

Marnixplantsoen worden fietsnietjes geplaatst, waardoor de capaciteit voor het parkeren van fietsen zo'n 50% toeneemt.
7. Er komen nieuwe groenvoorzieningen op het Marnixplein, bij de ingang van de Westerstraat, in de Marnixstraat zelf en langs het Tweede Marnixplantsoen. Dit levert een bijdrage aan de opvang van regenwater en daarmee het voorkomen van wateroverlast.

3. Kennis te nemen van het positieve advies van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum op het ontwerp.

4. Een uitvoeringskrediet van € 3,318 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Marnixstraat Noord fase 1 met als dekking:

a. € 2,341 miljoen Investeringsfonds;

b. € 0,977 bijdrage Vervoerregio.

5. Kennis te nemen van de belangrijkste geïnventariseerde risico's en de beheersmaatregelen.

6. Kennis te nemen van het vervolgproces:

1. Uitwerking van het ontwerp in een contract en het verder uitwerken van een BLVC-plan. Waternet en Liander voeren tijdens de herinrichting eveneens werkzaamheden uit.
2. Start uitvoering is voorzien in september 2024, tegelijkertijd met de werkzaamheden aan de kruising Marnixstraat-Rozengracht.
3. Voorbereiding van een verkeersbesluit voor het instellen van éénrichtingsverkeer op de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en het Marnixplein, ook voor het taxiverkeer. Het verkeersbesluit wordt gepubliceerd na het uitvoeringsbesluit.

7. De directeur van de directie Verkeer en Openbare Ruimte aan te wijzen als budgetbeheerder.

Kernboodschap

Het college van B&W stemt in met het ontwerp voor de herinrichting van de Marnixstraat Noord tussen de Bloemgracht en het Marnixplein en stelt een uitvoeringsbudget van € 3,318 miljoen beschikbaar. Er komt éénrichtingsverkeer voor auto's waardoor de verkeersveiligheid verbetert, met name op het Marnixplein. Er worden 61 parkeerplaatsen verplaatst van straat naar de Singelgrachtgarage-Marnix. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietsers, openbaar vervoer, voetgangers en groen. Dit verbetert de leefkwaliteit in de buurt. Uitvoering start in september 2024. De herinrichting is onderdeel van project Binnenring. Deze route van de Czaar Peterstraat tot het Haarlemmerplein krijgt meer ruimte voor fiets, openbaar vervoer en groen.

Bestuurlijke achtergrond

Op 17 februari 2015 hebben de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio en het GVB de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst ondertekend, waarin de uitvoering van de eerste tranche van maatregelen uit de Investeringsagenda OV is vastgelegd. In de Investeringsagenda OV zijn ruim 300 maatregelen beschreven, die als doel hebben een openbaar vervoer netwerk te realiseren dat goed doorstroomt en betrouwbaar is. De

urgentie van deze maatregelen is toegenomen, vanwege de invoering van 30 km, en de negatieve effecten die dat heeft voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

De Binnenring (Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat-Czaar Peterstraat) is één van de OV trajecten die is opgenomen in de eerste tranche.

De samenwerkingsovereenkomst is ter kennisname aan de raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid (ID) van 18 maart 2015 verstuurd. Op 14 juni 2016 heeft het college van B en W het Principebesluit genomen voor de 'Tien trajecten Investeringsagenda OV'. Het college heeft kennis genomen van de Startnotitie 'Tien trajecten Investeringsagenda OV' en heeft het plan van aanpak voor het vervolg van de tien trajecten vastgesteld.

Op 30 september 2015 heeft het college van B en W de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) vastgesteld. Het verbeteren van de verschillende vervoersmiddelen (fiets, openbaar vervoer, voetgangers en auto) is één van de speerpunten van de UAM. De UAM bevat keuzes en maatregelen die doorstroming en veiligheid verbeteren en die de stad verbinden. De Fietscorridor Binnenring is een maatregel uit de UAM.

In september 2021 is door de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten vastgesteld en het voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld voor de herinrichting van de Marnixstraat Noord. Het ontwerp voor de Marnixstraat Noord (fase 1) is gereed en ligt nu ter besluitvorming voor.

Bestuurlijke prioriteit

"Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het Openbaar Vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt."(p.46 coalitieakkoord mei 2018).

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a Gemeentewet

a. Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of burgemeester hiermee is belast.

Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet en artikel 6, lid 1 en 2 van de Financiële verordening gemeente Amsterdam;

Voor alle taken en activiteiten stelt de raad jaarlijks de begroting vast (art. 189 Gemeentewet) en de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast (art. 212 Gemeentewet). Op basis van deze verordening (art. 6 Financiële verordening) draagt het college er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

Artikel 21, sub c van de Financiële verordening gemeente Amsterdam.

Het college stelt regels vast gericht op: Lid c: de verlening van mandaten en volmachten voor het aangaan van verplichtingen ten laste van toegewezen budgetten en investeringskredieten.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Kennis te nemen van de aanleiding om de Marnixstraat Noord opnieuw in te richten:

Schakel in Binnenring Fiets-OV Corridor

Sinds 2016 wordt gewerkt aan de Binnenring Fiets-OV Corridor, inmiddels is deze voor twee-derde gereed. De Marnixstraat Noord behoort tot de 3 laatste trajectdelen die nog uitgevoerd moet worden. Voor het deel tussen de Bloemgracht en het Marnixplein is een ontwerp opgesteld dat aansluit op de nieuwe inrichting van de kruising Marnixstraat-Rozengracht (onderdeel Oranje Loper) en het al uitgevoerde deel van de Binnenring op de kruising Marnixplein.

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 het Dagelijks Bestuur) toegezegd een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar het instellen van éénrichtingsverkeer voor de gehele Marnixstraat Noord (Bloemgracht tot Brouwersgracht). Dit onderzoek is als eerste opgepakt en uitgevoerd in 2022. 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 voorjaar 2023 plaatsgevonden. Het Palenplan is in oktober 2023 ingevoerd maar 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 de Bloemgracht en het 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 (Oranje Loper), waarbij er tijdelijk geen tram kan rijden in de Marnixstraat tussen de Rozengracht en het Marnixplein.
- De herinrichting van fase 2, het noordelijkste deel tussen het Marnixplein en de 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. Begin 2024 wordt de planning van de Oranje Loper bekend, waarna het ontwerptraject voor fase 2 van de Marnixstraat zal starten.
- Het instellen van éénrichtingsverkeer tussen de Bloemgracht en het Marnixplein zorgt voor een toename van verkeer op de Nassaukade en de Willemstraat,

zeker in combinatie met het Palenplan. Voor fase 2 (tussen het Marnixplein en de Brouwersgracht) verwachten we in combinatie met het Palenplan een grotere toename. Uitstel van deze fase maakt het mogelijk om de effecten van fase 1 en het vervolg van het Palenplan te betrekken in de besluitvorming.

Ad 2. Over te gaan tot uitvoering van de herinrichting van de Marnixstraat Noord (fase 1) tussen de Bloemgracht en het Marnixplein, op basis van bijgaand definitief ontwerp met als belangrijkste punten (zie beslispunt 2 a t/m g**).**

Het definitief ontwerp, het beplantingsplan en de ontwerptoelichting zijn opgenomen in bijlage 1 t/m 3.

De voorkeursvariant in de Nota van Uitgangspunten (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 wordt. 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 de Sarphatistraat Noord incl. het 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-Marnix.

Nadere uitwerking Marnixplein

De belangrijkste reden voor het instellen van éénrichtingsverkeer is het Marnixplein. Dit betekent dat twee autorichtingen niet meer mogen:

- Komende vanaf de S100 via het Marnixplein richting de Westerstraat (in de huidige situatie rijdt autoverkeer in beide richtingen mee over de trambaan)
- vanaf het noordelijke deel van de Marnixstraat rechtdoor naar de Westerstraat toe (het autoverkeer rijdt in de huidige situatie mee over de trambaan in zuidelijke richting).

Naast de uitdaging die dit oplevert voor de fysieke en/of visuele vormgeving van dit verbod, is ook onderzocht hoe het verkeer dat met ontheffingen mag meerijden over de trambaan, beperkt kan worden. Er is daarom overleg gevoerd met het GVB, de Vervoerregio Amsterdam, de nood- en hulpdiensten en het Taxiteam.

De brandweer heeft aangegeven dat de bocht komende van S100 via Marnixplein naar de Westerstraat voor hen geen onderdeel is van de uitrukroute. In het incidentele geval zij toch deze richting willen gebruiken, kunnen zij vanaf de Zaagpoort (brug) linksaf en dan

om het pleintje heen een scherpe bocht naar rechts maken om de Marnixstraat zuidwaarts te vervolgen richting de Westerstraat. Zij hebben daarom verzocht een eventuele groene trambaan op de Marnixstraat in zuidelijke richting ter hoogte van het pleintje overrijdbaar te maken, zodat zij in noodgevallen (tegen de rijrichting in) gebruik kunnen maken van deze route zuidwaarts. Dit is in het ontwerp opgenomen.

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, met een voorkeur voor de route via de Frederik Hendrikstraat-Hugo de Grootstraat omdat deze het meest aansluit op de reguliere dienstregeling.

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.

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. De parallel gelegen S100 biedt een goed alternatief.

Doordat alle ontheffinghouders instemmen met alternatieve routes, is het mogelijk om de bocht van het Marnixplein, tussen de Zaagpoort (brug) en de Westerstraat in (niet overrijdbaar) groen aan te brengen. Het wordt dan onderdeel van een groter groenvak samen met een nieuwe invulling van het middeneiland van het Marnixplein. Het tramspoor op de Marnixstraat in zuidelijke richting (onder het middeneiland) wordt uitgevoerd in halfverharding met groen. Hierdoor is het mogelijk dat nood- en hulpdiensten bij calamiteiten toch de trambaan kunnen gebruiken om van/naar de Zaagpoort te rijden.

Ad 3 Kennis te nemen van het positieve advies van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum en de portefeuillehouder van stadsdeel West op het ontwerp.

Advies stadsdeel Centrum

Op 13 november 2023 is het ontwerp ter advies voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur (DB) van stadsdeel Centrum en op 21 november 2023 aan de stadsdeelcommissie Centrum. De bespreking in de stadsdeelcommissie heeft geen wijzigingen in het (positieve) DB advies opgeleverd en er waren geen insprekers.

Het DB stemt in met de wijziging van de voorkeursvariant voor de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en het 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 de Bloemgracht en het Marnixplein. Zij heeft hierbij kennisgenomen van de reacties vanuit de omgeving en andere belanghebbenden die zijn uitgewerkt in het consultatieverslag.

Het volledige advies is opgenomen in bijlage 5.

Advies stadsdeel West

Vanwege de beperkte impact op de Nassaukade, is geen advies uitgebracht door het DB van stadsdeel West. Het definitief ontwerp (inclusief bijlagen) is ter kennisname aan de portefeuillehouder van stadsdeel West gestuurd. Na vaststelling van het uitvoerings- en kredietbesluit door b en w wordt het definitief ontwerp ook ter kennisname aan de stadsdeelcommissie West gestuurd.

Ad 4. Een uitvoeringskrediet van € 3,318 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Marnixstraat Noord, met als dekking:

Op basis van het definitief ontwerp is een (probabilistische) investeringsraming opgesteld. Deze komt uit op € 3,9 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2023). Voor de dekking van de voorbereidingskosten is via B&W besluit op 22 mei 2018 en 6 juli 2022 voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld.

De kosten voor de uitvoering zijn geraamd op € 3,318 miljoen. Voor de dekking van deze kosten wordt voorliggend uitvoeringskrediet aangevraagd. Zie voor een verdere toelichting de financiële paragraaf.

Ad 5. Kennis te nemen van de belangrijkste geïnventariseerde risico's en de beheersmaatregelen:

Op basis van het DO is er een actualisatie van het risicodossier gedaan. De risico's zijn opgenomen in de risicoreservering van het project.

Belangrijkste risico's zijn:

1. Vanwege een toegenomen elektriciteitsvraag moeten de al in 2011 vervangen leidingen toch vergroot worden. Dit leidt tot meer werkzaamheden dan voorzien, waardoor werkzaamheden niet gereed zijn als de tram weer gaat rijden.

Beheersmaatregelen: 1. formele procedure is al gestart, 2. werkzaamheden nutsbedrijven zoveel mogelijk voorafgaand of na de TBGN uitvoeren, 3. in de fasering rekening houden met latere uitvoering werkzaamheden stoep.

2. Na het uitvoeringsbesluit wordt een verkeersbesluit aangevraagd. Er kan bezwaar gemaakt worden vanuit de buurt. De uitvoering vertraagt vanwege juridische procedures.

Beheersmaatregelen: Er is rekening gehouden in de planning met de proceduretijd van de afhandeling van bezwaren. Het verkeersbesluit wordt zo snel mogelijk na het uitvoeringsbesluit aangevraagd.

3. Het aandeel van Amsterdam in de kosten voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC)) is hoger dan voorzien, doordat er meer tijdelijke maatregelen (bebording, verkeersregelaars) nodig zijn en deze kosten niet kunnen worden doorberekend aan kabels en leidingen partijen.

Beheersmaatregelen: Opnemen reservering in de Investeringsraming.

Ad 6. Kennis te nemen van het vervolgproces:

Ad a. Uitwerking van het ontwerp in een contract en het verder uitwerken van een BLVC-plan. Waternet en Liander voeren tijdens de herinrichting eveneens werkzaamheden uit. Het betreft o.a. het plaatsen van een extra compact station in de Nieuwe Egelantiersstraat om te voldoen aan de toegenomen vraag naar elektriciteit. Mogelijk moeten ook andere kabels in capaciteit verruimd worden en dus vervangen. Coördinatie van de werkzaamheden vindt plaats door de gemeente.

Ad b. Start uitvoering is voorzien in september 2024, tegelijkertijd met de werkzaamheden aan de kruising Marnixstraat-Rozengracht. Er wordt dan gebruik gemaakt van de tijdelijke buitengebruikname (TBGN) van de tram. Mogelijk wordt een deel van de kabels en leiding werkzaamheden vooruitlopend op september al uitgevoerd of nadat de TBGN is afgelopen.

De werkzaamheden zijn naar verwachting voor de zomer 2025 gereed.

Ad 7. De directeur van de directie Verkeer en Openbare Ruimte aan te wijzen als beheerder van het krediet.

Participatie

Het definitief ontwerp voor de Marnixstraat Noord fase 1 is tot stand gekomen na consultatie van bewoners en ondernemers uit de buurt en belangenvertegenwoordigers en adviezen van ambtelijke werkgroepen. In bijlage 4 zijn de ontvangen reacties en beantwoording opgenomen.

Consultatie bewoners en ondernemers

- Consultatie over het ontwerp liep van 1 tot en met 22 september.
- Begin september is een bewonersbrief verstuurd aan bewoners en ondernemers van de Marnixstraat (tussen de Bloemgracht en de Brouwersgracht) 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 bijeenkomst 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 enkele bewoners al langer betrokken zijn met de planvorming van het Marnixplein en/of de Marnixstraat.
- 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.
- Begin september en medio november 2023 zijn betrokken bewoners (die zich hebben opgegeven voor updates) per mail geïnformeerd over de consultatieperiode en de bespreking van het definitief ontwerp in de stadsdeelcommissie op 21 november.
- Eind november is een voorpagina artikel gepubliceerd in de wijkkrant Jordaan & Gouden Reael met de titel 'Marnixplein wordt veiliger voor fietsers'.

Consultatie belangenvertegenwoordigers

Het ontwerp is voorgelegd aan de Fietsersbond, Rover, de Voetgangersvereniging Nederland (VVNL) en Cliëntenbelang Amsterdam. De reacties en beantwoording is opgenomen in bijlage 4. Er is vooral aandacht gevraagd voor de doorloopruimte voor de voetganger, omdat deze in het ontwerp niet aansluit bij het recent vastgestelde beleid om

bij herinrichting uit te gaan van een voetpad van 2,00 meter breedte. De VVNL stelt 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.

Aanpassingen in het ontwerp na de consultatie

In bijlage 1 is het concept Definitief Ontwerp en bijlage 2 het beplantingsplan opgenomen. In bijlage 3 wordt een toelichting op het ontwerp gegeven. Naar aanleiding van de consultatie, gesprekken met stakeholders en adviezen van ambtelijke werkgroepen, zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd in het concept Definitief Ontwerp:

- 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.
- Er wordt een extra algemene parkeerplaats voor gehandicapten aangebracht in de zijstraat Nieuwe Egelantiersstraat om het verlies van parkeermogelijkheden op de Marnixstraat te compenseren. Bij het Marnixbad zijn al twee algemene gehandicapten parkeerplaatsen aanwezig.
- De perrons van de halte Bloemgracht worden 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.
- De in- en uitgang van de Westerstraat is explicieter vormgegeven met een zo groot mogelijke (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.
- 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.

Uitkomsten advies en afstemming

- Stadsdeel Centrum: akkoord. Het DB geeft positief advies aan het college
- Stadsdeel West: kennis genomen van het ontwerp
- Vervoerregio Amsterdam: akkoord
- GVB: akkoord
- Metro en Tram: akkoord
- V en OR Ruimteregie: akkoord
- Werkgroep Blackspots: akkoord
- Taxiteam: akkoord
- Beheerdersoverleg: akkoord

- Toetsteam: positief advies

Financiële onderbouwing

Investeringsvoorstel

Tabel 1: Basisgegevens investering

Investeringssom	€ 2.340.606,00
Rentepercentage	7.0%
Afschrijvingstermijn (jaar)	25
Kapitaallasten	€ 110.008,00
Aanvang kapitaallasten	2027
MIP nummer	MP00413

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
BDU – bijdrage Vervoerregio		I	€ 0,00	€ 700.000,00	€ 277.870,00	€ 0,00
Investeringsfonds		I	€ 900.000,00	€ 1.200.000,00	€ 240.606,00	€ 0,00
Totaal			**€ 900.000,00**	**€ 1.900.000,00**	**€ 518.476,00**	**€ 0,00**

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Herinrichting Marnixstraat Noord fase 1		I	€ 900.000,00	€ 1.900.000,00	€ 518.476,00	€ 0,00
Totaal			**€ 900.000,00**	**€ 1.900.000,00**	**€ 518.476,00**	**€ 0,00**

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Op basis van het definitief ontwerp is een SSK-raming opgesteld conform de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). De totale investeringskosten (voorbereiding+ uitvoering) voor het project Marnixstraat Noord fase 1 bedragen € 3.900.411 (prijspeil 2023, exclusief btw, probabilistisch; dat wil zeggen dat rekening gehouden is met risico's en een kans op over-of onderschrijding van 50%).

De kosten zijn als volgt opgebouwd:

- Bouwkosten: € 1.811.288
- Engineeringkosten (incl. historische kosten): € 1.395.019
- Overige bijkomende kosten: € 90.565
- Risicoreservering: € 603.539

<u>Engineeringskosten</u>

Van de totale investeringskosten heeft een bedrag van € 581.935 betrekking op de kosten voor de voorbereiding. Hiervoor is het budget (totaal € 1.223.308) reeds beschikbaar gesteld via het voorbereidingskrediet nummer ZD2018-002871 van 22 mei 2018 en het aanvullend voorbereidingskrediet VN2021-013963 d.d. 6 juli 2021. NB: Het beschikbare krediet is bedoeld voor de uitwerking van de gehele Marnixstraat Noord, tussen Bloemgracht en Brouwersgracht. Voorliggend besluit gaat over de Marnixstraat Noord fase 1, tussen Bloemgracht en Marnixplein. Voor Marnixstraat Noord fase 2, tussen Marnixplein en Brouwersgracht resteert € 641.373 voorbereidingsbudget.

Uitvoeringskosten

Voor de integrale BLVC-maatregelen is een kostenpost opgenomen van € 324.639. Hiervan is een bedrag van € 233.775 voorzien voor de inzet van verkeersregelaars om de grote fietsstromen en ander verkeer tijdens de werkzaamheden te begeleiden.

Beheer en onderhoudskosten

De beheer en onderhoudskosten stijgen met € 5.966 ten opzichte van de huidige situatie. Deze stijging wordt veroorzaakt door de toename van beplanting (ca. 447 m2). Het verhardingsareaal blijft nagenoeg onveranderd.

De beheer- en onderhoudskosten worden betrokken bij de jaarlijkse actualisering van de normkosten. Deze worden gedekt vanuit de jaarlijks te ontvangen stelpost voor areaalcompensatie.

Dekking

De totale investeringskosten bedragen € 3,900 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2023). Voor de dekking van de voorbereidingskosten is via B&W besluit op 22 mei 2018 en 6 juli 2022 voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld. De kosten voor de uitvoering zijn geraamd op € 3,318 miljoen. Voor de dekking van deze kosten wordt voorliggend uitvoeringskrediet aangevraagd.

Het dekkingsvoorstel voor de werkzaamheden is als volgt:

De dekking voor de bijdrage van Amsterdam is gereserveerd in het Investeringsfonds (Begroting 2024, MIP nummer MP00413). Voor de Marnixstraat Noord is in totaal € 11,823 miljoen gereserveerd, waarvan € 2,863 miljoen (inclusief voorbereiding) voor Marnixstraat Noord fase 1.

De indicatieve bijdrage van de Vervoerregio bedraagt (inclusief voorbereiding) € 1,037 miljoen, dit onder voorbehoud van DB besluitvorming voor het deeltraject Marnixstraat Noord fase 1. De aanvraag voor de BDU subsidie van de Vervoerregio wordt na het collegebesluit van Amsterdam ingediend.

De subsidievoorwaarden zijn conform de Brede Doeluitkering Openbaar Vervoer en er zijn geen aanvullende voorwaarden gesteld.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Na besluitvorming door het college wordt een persbericht gepubliceerd. Het definitief ontwerp, de ontwerptoelichting en de resultaten van de consultatie worden via de website beschikbaar gesteld aan belangstellenden.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-005188	Advies (pdf)
AD2024-098123	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2024-005067	bijlage 1 Definitief Ontwerp Marnixstraat Noord fase 1 d.d. 24 januari 2024.pdf (pdf)
AD2024-005068	bijlage 2 Beplantingsplan Marnixstraat Noord fase 1.pdf (pdf)
AD2024-005069	bijlage 3 Resultaten consultatie Marnixstraat Noord fase 1.pdf (pdf)
AD2024-005070	bijlage 4 Ontwerptoelichting Marnixstraat Noord fase 1.pdf (pdf)
AD2024-005071	bijlage 5 Adviesaanvraag DO Marnix Noord fase 1 DEF.pdf (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

VenOR, ambtelijk opdrachtgever [redacted], [redacted], [redacted]@amsterdam.nl IB, projectmanager [redacted], [redacted], [redacted]@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten