Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

5.1.2.e

5.1.2.e

Datum	9 maart 2021
Ons kenmerk	V&OR/UIT/2020007466
Uw kenmerk	n.v.t.
Behandeld door	5.1.2.e @amsterdam.nl
Kopie aan	
Bijlage	n.v.t.
Onderwerp	Reactie op verzoek uitstel plannen Marnixstraat

Geachte 5.1.2.e ,

Dank voor uw mail van 31 juli met onderwerp: 'Plannen Marnixstraat – uitstel van ontwikkeling'. Allereerst onze excuses voor deze late reactie. In deze brief geven we u graag antwoord op uw verzoek en reageren wij inhoudelijk op de punten die u aandraagt.

De wens om de Marnixstraat Noord anders in te richten heeft een lange historie. De vrij liggende fietspaden, die in 2011 zijn aangelegd op het noordelijkste deel, zijn smal. Op het gedeelte tussen de Bloemgracht en het Marnixplein zijn vrij liggende fietspaden met het huidige profiel niet inpasbaar. Met het oog op de gebiedsontwikkelingen in de Houthavens, Havenstad en transformatie van de Binnenring tot fiets- en OV corridor, neemt het aantal fietsers de komende jaren enorm toe. De Marnixstraat Noord is daar nu niet op ingericht. Daarnaast geven bewoners al jaren aan dat de verkeersveiligheid van de straat een prangend knelpunt is. De wens is om er een 30 km/u straat van te maken. Dit is alleen mogelijk met snelheidsbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld drempels, waarvoor de straat opnieuw ingericht moet worden. Op dit moment geldt in de Marnixstraat daarom slechts een adviessnelheid van 30 km/u.

Om een herinrichting mogelijk te maken moeten keuzes worden gemaakt, want de ruimte tussen de gevels is beperkt. In de Concept Nota van Uitgangspunten (NvU) wordt ruimte gecreëerd door aan één zijde de parkeerstrook op te heffen. Gevolg is dat je hier dan geen fiets meer kunt parkeren. De servicestrook aan de andere zijde van de straat is bedoeld voor fiets parkeren. Dit is kwetsbaar in die zin dat het van bewoners vraagt de fiets aan de overzijde van de straat te parkeren en niet voor de deur op de stoep, zodat de stoep obstakelvrij blijft. Uitgangspunt in de NvU is dat de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen van de huidige situatie minimaal terugkomen op de servicestrook.

In de NvU is de focus gelegd op de knelpunten voor de fiets, het OV en de verkeersveiligheid. De varianten voor het fietspad en de fietsstraat leveren daar op verschillende manieren een bijdrage aan en hebben daarmee een verschillend effect op de voetpaden. U schrijft dat de plannen slecht zijn uitgewerkt en niet aansluiten op de uitgangspunten uit het nieuwe voetgangersbeleid 'Ruimte voor de Voetganger'. Dit beleid is vrijgegeven voor inspraak, maar verdere besluitvorming is uitgesteld vanwege Corona. (Meer informatie hierover volgt voor de zomer.)
Een eerdere versie van dit beleid is sinds 2017 opgenomen in de CVC leidraad. Hierin staat de minimum maat voor de voetganger 1,80 meter obstakelvrij. In het nieuwe beleid staat dat dit 2,0 meter zou moeten zijn. Dit is op de Marnixstraat lastig haalbaar vanwege de beperkte ruimte. Het profiel dat is opgenomen in de NvU is getekend op de smalste delen van de straat. De breedte van de straat verschilt echter, dus de uitwerking van de varianten voor fietspad en fietsstraat verschillen ook. Het voetpad wordt inderdaad plaatselijk wat smaller (10 tot 20 cm) in de fietsstraat variant. Bij de fietspad variant is het beeld wisselend, plaatselijk smaller, plaatselijk ook breder. Ook hier gaat het om 10-20 cm. De minimale maat van 1,80 cm blijft echter behouden. Op de smalle stukken is dan inderdaad geen of weinig ruimte voor geveltuintjes.

Een ander uitgangspunt in de NvU is dat de Marnixstraat Noord plaats moet bieden aan auto's, trams en bussen. Nu de Bullebak sinds augustus ruim twee jaar is afgesloten, kunnen auto's en trams op de Marnixstraat niet meer doorrijden naar het Haarlemmerplein. Bussen rijden gedurende deze afsluiting helemaal niet meer over de Marnixstraat, maar worden omgeleid via de Haarlemmerweg. De vraag of bussen niet voor altijd via de Haarlemmerweg kunnen blijven rijden is tijdens de inspraak dikwijls gesteld. Het GVB monitort het effect van deze omleiding voor zowel reizigers als de exploitatie en evalueert dit later met de Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam. Het antwoord op de vraag of bussen wel/niet terugkomen op de Marnixstraat kan nu dus nog niet worden beantwoord. Echter, bussen hebben geen ruimtelijke impact op de varianten die in de NvU voor de herinrichting worden voorgesteld. Mocht uit de evaluatie van de omleidingsroute voor bussen blijken dat de bussen niet terugkomen op de Marnixstraat, dan heeft dat een gering effect op het ontwerp. In de fietsstraat variant zou in dat geval een solitaire trambaan volstaan. Deze is 70 centimeter smaller dan een tram/busbaan, wat betekent dat fietsers of voetgangers (of allebei) iets meer ruimte te verdelen hebben. In de fietspad variant rijden auto's mee met de tram, waardoor in het ontwerp een tram/busbaan breedte noodzakelijk is.

De NvU fungeert als het vertrekpunt voor de ontwerpfase. Ik verwacht eind 2021 het programma van eisen te kunnen vaststellen (het zogenaamde 'projectbesluit'), waarna het ontwerp wordt uitgewerkt. Diverse punten moeten in de ontwerpfase nog worden uitgewerkt, zoals de oversteken voor voetgangers in de straat en bij haltes. Het uiteindelijke definitieve ontwerp is onderdeel van het 'uitvoeringsbesluit' dat naar verwachting begin 2023 aan de gemeenteraad wordt aangeboden. In de periode tussen het vaststellen van de NvU en het 'uitvoeringsbesluit' is dus nog bijna twee jaar tijd om het ontwerp te optimaliseren op basis van nieuwe of gewijzigde inzichten. De vraag of bussen wel/niet terugkomen op de Marnixstraat zou het liefst ten tijde van het 'projectbesluit' zijn beantwoord, want dan kan dit in de uitwerking van het ontwerp worden meegenomen. Maar zelfs al zouden het GVB, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam het antwoord pas na oplevering van de Bullebak geven, dan is dat nog op tijd om dit te verwerken in het definitieve ontwerp bij het 'uitvoeringsbesluit'.

De conclusie is dat wij geen redenen zien om de besluitvorming over de NvU uit te stellen, temeer uitstel van besluitvorming ook uitstel van uitvoering inhoudt. Dat is niet wenselijk, omdat de Marnixstraat Noord nu al om een andere inrichting vraagt. Volgens planning bieden wij de definitieve NvU inclusief de Nota van Beantwoording daarom in het tweede kwartaal van 2021 aan bij de gemeenteraad. De uitvoering van de herinrichting staat gepland voor 2024, zodra de Singelgrachtgarage-Marnix in gebruik is genomen.

Mocht u naar aanleiding van dit antwoord nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met het projectteam MarnixNoord via marnixnoord@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,



Egbert J. de Vries
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit