

Fietsersbond Amsterdam  
W.G.-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
tel./fax: 020 6128445  
e-mail: [with@fietsersbond.nl](mailto:with@fietsersbond.nl)



Aan Stadsdeel Centrum  
t.a.v. Jeroen Cornelissen  
CC Dienst IVV  
Stadsregio Amsterdam

*Datum:* 15 juli 2008

*Betreft:* Inspraak Marnixstraat

Geachte Heer Cornelissen, Beste Jeroen,

Na de goed bezochte inspraakavond over de Marnixstraat wil de Fietsersbond met deze brief schriftelijk zijn uitgebreide reactie geven. Dit om variant 2 nogmaals te ondersteunen, en om uit te leggen hoe wij de voors en tegens hebben afgewogen.

Begin jaren '80 werd de Binnenring aangelegd op de zuidelijke Marnixstraat, de Weteringschans en de Sarphatistraat. De Binnenring werd bestemd voor de hoofdnetten Fiets en OV terwijl het doorgaand autoverkeer zijn plek kreeg op het hoofdnet Auto op de Stadhouderskade en Mauritskade. De aanleg van de Binnenring stuitte op (fel) protest van automobilisten en winkeliers die vreesden voor onbereikbaarheid. Die vrees is inmiddels koudwatervrees gebleken. Het scheiden van de hoofdnetten zorgde voor een grote verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming van OV en fiets. En daarmee voor een forse toename van het fietsgebruik.

In de Binnenring is de noordelijke Marnixstraat een zwakke schakel. Keer op keer werd gepoogd om ook dit laatste stuk af te maken, steeds gebeurde het niet. Voor de Fietsersbond is het afmaken van de Binnenring een van de speerpunten in het hoofdnet Fiets. Wij hebben ons er steeds voor ingezet. Vaak bleek het moment net verkeerd vanwege geld en/of planning. Een paar jaar geleden is de keuze voor een niet-binnenringprofiel in ijzer gegoten met de vervanging van de tramsporen zonder verdere aanpassingen in het profiel. Wederom een geldkwestie en een planning die structurele alternatieven onmogelijk maakte. Ook nu weer wordt er ingezet om 'met beperkte middelen' en met de gegeven ligging van de trambaan iets te doen aan de Marnixstraat.

Toch zijn er binnen die beperkingen mogelijkheden. In variant 2 is voor het eerst op tekening uitgewerkt hoe het belangrijkste aspect van de Binnenring, het weren van doorgaand autoverkeer, wordt uitgevoerd. Dat is mooi. We vinden het wel jammer dat er nog niet uitgebreider is gekeken naar de verkeerskundige consequenties. Nu de variant wordt voorgelegd aan de CVC en de buurt, lijkt dat ten onrechte een struikelblok te kunnen worden. Er dreigt een cirkelredenering: 'we gaan eerst kijken of we dit wel willen en het dan onderzoeken' maar 'we kunnen zonder onderzoek de gevolgen niet overzien, dus we willen het niet'. Hoe wordt dat voorkomen?

Consequenties zijn er immers wel, maar ons inziens zeer beperkt. De bezwaren die wij hoorden op de inspraakavond, lijken vooral te maken hebben met koudwatervrees en het overschatten van de gevolgen. Dit blijkt ook uit het benoemen van variant 2 als variant met 1-richtingsverkeer (en daar zelfs handtekeningen tegen uit het stof halen). We lopen de bezwaren even langs:

*De Jordaan wordt onbereikbaar*

Dit is niet waar. De Jordaan blijft bereikbaar via Zaagpoortbrug, Bloemgracht en Brouwersgracht. De enige brug over de Lijnbaansgracht waar variant 2 gevolgen voor heeft, is die in de Willemsstraat. Maar dan nog alleen voor verkeer vanuit het noorden. Dit verkeer kan ook via de Haarlemmer Houttuinen de Brouwersgracht oversteken, zoals het nu ook al vaak doet.

Er komt meer zoekverkeer, dus meer autokilometers, en op plekken waar je dat niet wil

Dit is nauwelijks waar. Bestemmingsverkeer kan zijn bestemming vrijwel overal ongewijzigd bereiken. Doorgaand verkeer zal zijn heil zoeken op de Nassaukade. De Bloemgracht is alleen een alternatief voor de Marnixstraat als hij dat nu ook al is. De afstand door 30 km gebied is naar geen enkele bestemming significant langer.

Kruising Marnixbad wordt ingewikkelder

Het kan zijn dat hier iets meer afslaan bewegingen gemaakt zullen worden. Afslaan gebeurt nu echter ook al, en daar moet de kruising geschikt voor zijn. Tegenover een beperkte toename van afslaan verkeer staat echter de afname van het (hard) rechtdoor rijdende verkeer. Daarbij, als je op dit moment de Marnixstraat gebruikt, moet je ook op heen- of terugweg al langs deze kruising. De *toename* valt dus wel mee. Bovendien worden twee andere kruisingen (Bloemgracht en Haarlemmerplein) veel simpeler.

Meer verkeer over de kades

Dat is alleen zinnig voor de auto's die in de Marnixstraat moeten zijn en daar parkeren. Dat zijn er 100 per kant. Op de kades zelf zijn ook parkeerplaatsen, de straat is geschikt voor autoverkeer, dus ook hiervoor geldt dat de *toename* gering is.

Je krijgt onveilige keerbewegingen op de weg

Dat is nauwelijks anders dan nu. Keren gebeurt nu al. Het is niet verboden, en zal ook veiliger worden door het verdwijnen van doorgaand verkeer.

Buiten de bezwaren om hebben we het gevoel dat bij diverse mensen de 'sense of urgency' ontbreekt. 'Het is ook niet echt nodig'. In dat verband hoorden we de volgende bezwaren:

Zeker na het verwijderen rechtsaf Rozengracht-Marnixstraat, is er weinig verkeer

Het gaat ons ook helemaal niet om de hoeveelheid verkeer, maar om de snelheid. Die krijg je automatisch op een rechte weg zonder obstakels van ruim een kilometer als je verderop moet zijn. In Variant 2 worden het twee korte stukken en komt er alleen verkeer dat op zoek is naar een plek in de straat.

Het verkeer wordt al geremd door de rijbaan optisch smaller te maken

Hier geloven wij niet in. Op de inspraakavond werd al duidelijk dat bijvoorbeeld bussen elkaar over de fietsstrook zullen passeren. In de Spaarndammerstraat zien we hetzelfde, daar zijn fietsstroken en zelfs klinkers. Maar autoverkeer met meer dan 70 km per uur is geen uitzondering, zeker 's avonds en 's nachts. De snelheidsmetingen in de Marnixstraat laten niet veel hoge snelheden zien, maar die zijn overdag gedaan. Waarom eigenlijk? De Fietsersbond vindt dit een onvolledig beeld geven.

Hardrijdend verkeer moet uit de Marnixstraat! Nu kan het, en de negatieve bijwerkingen zijn lang zo groot niet als er door sommigen wel gesuggereerd wordt. De Fietsersbond vindt dan ook **Variant 2** de juiste keuze.

Graag willen we nog een aantal andere zaken onder de aandacht brengen.

1) De fietsstroken zijn veeeeel te smal. Los van de keuze voor een variant is het bijzonder slecht dat er op Hoofdnet Fiets gekozen wordt voor fietsstroken van 1 meter 50, klem tussen de geparkeerde auto's en de langrijdende trams en bussen. Wat er feitelijk gebeurt, is dat de auto's die nu noodgedwongen relatief netjes parkeren, er 20 cm. bij krijgen, ten koste van de fietsers. Fietsers komen in de knel als auto's, en zeker bussen, elkaar tegemoet komen. Dit gebeurt in de huidige situatie ook op de stukken waar de straat zo smal is tussen tram en geparkeerde auto's. Het eventuele voordeel dat smalle fietsstroken kunnen hebben tegen dubbel parkeren (omdat auto's dan de tram zouden belemmeren) is klein. Omdat er geen winkels zijn, wordt er al weinig dubbel geparkeerd. De Fietsersbond pleit voor fietsstroken van minimaal 1,80m.

2) De doorsteken bij de oversteek Nieuwe Willemsstraat zijn te smal. Dit zorgt voor een nare haakse beweging die de aandacht van fietsers afhaalt van het verkeer. Wij vragen om het verbreden van die doorsteken. Dat zorgt voor een soepelere beweging en manoeuvreerruimte om fiets-fiets conflicten op te lossen.

3) Fietsparkeren. Er zijn nu te weinig fietsparkeerplaatsen. In een nieuw ontwerp moeten meer plekken gemaakt worden. In elk geval de plekken die bij de verbouwing van Marnix III zijn gesneuveld, moeten weer terug komen. Daarbuiten is het binnen het stedelijk beleid voor een straat als deze niet meer dan logisch om nog enkele autoparkeerplaatsen op te offeren voor fietsparkeren. Dat gaat al gauw in een verhouding van 1:10. Tel uit je winst.

4) Over variant 3: Bijzonder is dat de fietspaden hier (itt de fietsstroken uit varianten 1 en 2) wel op de norm (2,10 meter) zijn getekend. Dit is wat ons betreft een teken dat variant 3 niet serieus is uitgewerkt, maar slechts is neergezet als ondersteuning van het betoog dat fietspaden onmogelijk zijn. Met fietspaden van 1,80 en een (wat) smallere schampstrook, blijft er nog best een redelijke stoep over. De Fietsersbond vindt dat een optimaal uitgewerkte variant 3 moet worden meegenomen in de overweging.

### **Resumerend:**

Het autoverkeer in de Marnixstraat belemmert de fiets. Deels is dat onvermijdelijk omdat de Marnixstraat een functie heeft voor de bereikbaarheid van woningen en bedrijven. Een belangrijk deel van de overlast voor de fietser wordt echter veroorzaakt door auto's die de straat als doorgaande route gebruiken. Er gebeuren veel ongelukken en fietsers mijden de straat. In het kader van Amsterdam als stad van duurzame mobiliteit, die voorrang geeft aan gezonde lucht, moet dit probleem aangepakt worden. Dit is nu op te lossen! We hebben het hier over een van de belangrijkste ontbrekende schakels van het Hoofdnet Fiets. Deze straat, ook nog onderdeel van de Binnenring, mag geen functie hebben voor doorgaand autoverkeer.

Voor de Fietsersbond is dit een zwaar punt. Wij dringen er bij deze ook bij de centrale stad (beheer hoofdnetten) en bij de stadsregio (subsidie regionaal hoofdnet fiets) op aan om het belang van deze route voor de fietser te onderkennen en ernaar te handelen.

Tenslotte: wij blijven graag meedenken over de uiteindelijke oplossing. Enkele ideeën tot (kleine) aanpassingen die op de inspraakavond genoemd werden, zijn zeker interessant. Belangrijkste uitgangspunt is of de mogelijkheden voor ongewenst doorgaand verkeer worden beperkt.

Volgens ons is in deze inspraakprocedure in elk geval breed duidelijk gemaakt dat de verkeersonveiligheid moet worden aangepakt. Als er nader onderzoek wordt gedaan, moet er goed nagedacht worden over de onderzoeksvraag; een onderzoek zou zich ook moeten richten op onderdelen van varianten of combinaties daarvan.

Wij hopen met deze brief onze standpunten helder uiteengezet te hebben. Uiteraard volgen we de besluitvorming op de voet. Wel willen we op deze plaats onze dank en waardering uitspreken voor het verloop van het proces tot nu toe. Goed dat ook variant 2 zo evenwichtig aan bod is gekomen in de inspraak.

Met vriendelijke groet,  
Fietsersbond Amsterdam,

Govert de With