

Notitie aanpak noordelijke Marnixstraat



Afbeelding: Marnixstraat vanaf kruising met Rozengracht

Amsterdam, 25 september 2007

GroenLinks en PvdA notitie Aanpak Noordelijke Marnixstraat

Aanleiding

Op verzoek van GL is de aanpak van de noordelijke Marnixstraat (tussen Rozengracht en Brouwersgracht) op de termijnagenda van de commissie ORV geplaatst. Behandeling staat nu geagendeerd op 3 oktober 2007. Deze notitie dient als bespreekstuk.

De aanleiding voor deze notitie laat zich als volgt omschrijven.

De portefeuillehouder heeft een voorstel tot herstrating uitgewerkt dat op gespannen voet staat met het programakkoord (fietsstroken i.p.v. vrijliggende fietspaden), afwijkt van het binnenringprofiel (twee- i.p.v. eenrichtingsverkeer) en geen recht doet aan de wensen van de buurt (info-avond d.d. 15-2-06). De portefeuillehouder heeft besloten om binnenkort met één model de inspraak in te gaan. Dit mede om aan te sluiten bij de vervanging van het riool door Waternet, ca. juni/juli 2008.

Doel

Met deze notitie beogen wij aan te tonen dat er goede redenen zijn om één of meer varianten uit te werken die aan de buurt en aan de commissie kunnen worden voorgelegd en dat er geen dwingende reden is om dat niet te doen.

Overwegingen

De problematiek van de noordelijke Marnixstraat is sinds jaar en dag bekend: doorgaand autoverkeer in een aan beide zijden(!) dichtbewoonde straat/buurt, met vuile lucht, stank en lawaai; een 'snelbaan' voor automobilisten (vooral 's avonds); veel letselongevallen (redroute met blackspots); geen veilige en aangename fiets- en wandelroute; een stenige, boomloze straat met een onprettig verblijfsklimaat.

De centrale stad is reeds eerder bezig geweest met het bedenken van een passende aanpak. Daartoe is begin deze eeuw (2000) ondermeer een Programma van Eisen (PvE) opgesteld, zijn enkele modellen uitgewerkt en is een verkeersveiligheidstoets gedaan. Op geen enkele wijze lijkt het stadsdeel hierop voort te borduren.

Geconstateerd moet worden dat de eerdere modellen uitgaan van een half of geheel vrijliggende trambaan en dat het niet reëel is, gezien de vrij recente vernieuwing van de tramrails, daar alsnog voor te opteren. Maar dat betekent niet dat er nu alleen nog maar sprake kan zijn van een model met tweerichtingsverkeer voor auto's en twee fietsstroken. Het profiel biedt aantoonbaar ruimte om eenrichtingsverkeer te realiseren, al dan niet in combinatie met één of meer 'knippen' (alternerende rijrichting). Ook een alternatief van de Fietsersbond dat uitgaat van tweerijrichtingen voor lokaal autoverkeer, waarbij doorgaand autoverkeer wordt geweerd, behoort tot de mogelijkheden. Beide varianten gaan uit van het medegebruik van de niet verhoogde trambaan door het autoverkeer.

Ons inziens moet het de ambitie zijn om na te gaan welk van de mogelijke (realistische) modellen het meest voldoet aan de wensen van buurt en deelraad, waarbij het programakkoord (PAK) richtinggevend is.

Het PAK zegt het volgende:

- 'De zeggenschap van de buurt over de directe leefomgeving wordt vergroot' (pag. 4)
- 'Wat betreft verkeer kiest het stadsdeelbestuur voor de volgorde 1. voetgangers, 2. fietsers, 3. openbaar vervoer, 4. de auto' (pag. 26)

- 'Het Hoofdnet Fiets moet bestaan uit goede, schone en comfortabele fietspaden, zonder obstakels en met veilige kruisingen'(pag. 26)
- 'De aanleg van veilige, herkenbare en vrijliggende fietsroutes wordt geïntensiveerd'(pag. 28)
- Het stadsdeel wil 'gebruiksvriendelijke buurtverkeerscirculatieplannen ten bate van veilige en aangename wandel- en fietsroutes'(pag. 21)
- 'De verblijfs- en ontmoetingsfunctie van straten en pleinen is minstens zo belangrijk als de verkeersfunctie'(pag. 21)
- 'Groen speelt een belangrijke rol in de verbetering van het stadsklimaat (...)''Het stadsdeelbestuur streeft naar meer groen in de binnenstad', o.m. 'langs de straat'(pag. 23)

Voortbordurend op het eerdere Programma van Eisen zou een actueel PvE er als volgt uit kunnen zien:

- De huidige tramrails blijft liggen
- De noordelijke Marnixstraat krijgt overwegend een buurtkarakter (buurtontsluitingsweg).
- De noordelijke Marnixstraat verdwijnt na herprofilering van het lijstje van 'redroutes' en 'blackspots'.
- De frequentie en snelheid van het autoverkeer wordt aanzienlijk teruggedrongen, door het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer (b.v. door altemnerend 1-richtingsverkeer), dat gebruik moet gaan maken van de Nassaukade.
- Afwijking van het binnenringprofiel is alleen mogelijk voor zover dit ten gunste komt aan ruimte voor voetgangers/fietsers en de leefbaarheid.
- Er komen trottoirs van voldoende breedte aan beide zijden, zo mogelijk een extra breed trottoir aan de Jordaanzijde.
- Veilige fietspaden, bij voorkeur vrijliggend.
- Bomenrijen, bij voorkeur tweezijdig.
- Autoparkeren, fietsparkeren en straatmeubilair worden ondergebracht in de bomenstrook.
- 1- of 2-zijdig autoparkeren hangt samen met primaire keuze voor wel of geen eenrichtingsverkeer en de aanleg van een parkeergarage.

Wij gaan ervan uit dat sinds de laatste buurtbijeenkomst van februari 2006 diverse scenario's zijn bestudeerd en dat het voorleggen van één of meer alternatieve modellen op korte termijn kan worden gerealiseerd. Voor het geval meer tijd nodig is, kan de planning van Waternet, zoals niet ongebruikelijk in Amsterdam, worden afgestemd op de planning van het gewenste inspraak- en besluitvormingstraject. Indien inpasbaar, gaat onze voorkeur uit naar bespreking van de alternatieve modellen in een aparte informatieavond voor de buurt, alvorens daarmee de inspraak in te gaan.

Voorstel

De commissie wordt gevraagd in te stemmen met bovengenoemde aanpak en de portefeuillehouder, resp. het dagelijks bestuur te verzoeken hier vorm aan te geven.

Caroline van Doijeweert (PvdA)

Fred Kramer (GL)

Fjodor Molenaar (GL)