



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Publicaties Stadsdeelbestuur

Preadvies over Voorstel op notitie 'Aanpak noordelijke Marnixstraat'

Aan De stadsdeelraad

Wij stellen u voor om het volgende besluit te nemen:

De stadsdeelraad,

gelet op de hiernavolgende toelichting,

besluit:

in te stemmen met het preadvies van het dagelijks bestuur waarin de stadsdeelraad wordt geadviseerd om ten aanzien van het project 'Optimalisering Marnixstraat', het huidige ontwerp als voorkeursvariant en daarnaast twee alternatieven (één met zogeheten 'knippen' in de straat en één met fietspaden) in de inspraak te brengen.

Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum,

Hanneke Groensmit
secretaris

Els Iping
voorzitter

Toelichting bij dit preadvies:

In dit preadvies adviseert het dagelijks bestuur aan de stadsdeelraad van het stadsdeel Centrum over de raadsnotitie 'Aanpak van de noordelijke Marnixstraat' (dd. 25 september 2007).

Deze notitie is op 4 oktober 2007 door de heren Molenaar en Kramer (GroenLinks) en mevrouw Van Dooijeweert (PvdA) aangeboden aan de stadsdeelraad en vervolgens overgedragen aan het dagelijks bestuur om preadvies. Dit volgens artikel 38, vierde lid van de Regeling op de werkwijze voor de stadsdeelraad en diens commissies.

In de notitie wordt gevraagd om naast het nu gemaakte ontwerp, één of meer alternatieve realistische modellen aan de buurt en aan de raadscommissie voor te leggen, waarbij uitgangspunten uit het Programakkoord richtinggevend zijn. Op uitnodiging van de portefeuillehouder Openbare Ruimte e.v. heeft op 13 november 2007 een bijeenkomst plaatsgevonden tussen raadsleden en ambtenaren die betrokken zijn bij het project Marnixstraat. Het doel van de bijeenkomst was inzicht te verstrekken in de gevolgen en (on)mogelijkheden van andere straatprofielen voor de Marnixstraat. Met de indieners van de raadsnotitie 'Aanpak van de noordelijke Marnixstraat', de portefeuillehouder openbare ruimte en verkeer en betrokken ambtenaren zijn daarna diverse vervolgesprekken gevoerd over de verschillende varianten.

De afgelopen maanden zijn diverse alternatieve varianten bestudeerd. In dit preadvies geven wij u eerst een uitleg over het huidige ontwerp. De mogelijkheden en gevolgen van de diverse varianten komen daarna aan bod. Paragraaf 5 geeft een samenvattend en concluderend preadvies. Er zijn twee bijlagen opgenomen. Bijlage 1 geeft een inhoudelijke beschrijving van de huidige situatie (boven- en ondergronds). Bijlage 2 is een kostenraming horende bij de bomenvariant.

In de raadsnotitie is aangegeven dat een aantal uitgangspunten uit het Programmakkoord richtinggevend is voor de keuze van de inspraakvarianten. De volgende uitgangspunten zijn daarbij genoemd:

- vergroten van de zeggenschap van de buurt over de directe leefomgeving;
- prioriteitsvolgorde van verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto;
- Hoofdnet Fiets met goede, schone en comfortabele fietspaden, zonder obstakels en met veilige kruisingen;
- intensiveren van de aanleg van veilige, herkenbare en vrijliggende fietsroutes;
- gebruiksvriendelijke buurtcirculatieplannen ten bate van veilige en aangename wandel- en fietsroutes;
- verblijfs- en ontmoetingsfunctie van straten en pleinen is minstens zo belangrijk als de verkeersfunctie;
- het stadsdeel streeft naar meer groen in de binnenstad, ondermeer langs de straat.

Hieronder wordt bij de realistisch geachte varianten, waarvan het dagelijks bestuur adviseert ze bij de inspraak te betrekken, aangegeven hoe die op de genoemde uitgangspunten scoren.

1 Totstandkoming huidige ontwerp

In 2003 is er voor gekozen om het tramspoor te vernieuwen op de bestaande plek. Er was toen geen geld beschikbaar om het spoor te verleggen en zodoende de Marnixstraat (tussen Rozengracht en Korte Marnixstraat) te herprofilen volgens het zogeheten binnenringprofiel¹. Omdat dit deel van de Marnixstraat problemen heeft wat betreft de verkeersveiligheid, werd een projectopdracht geformuleerd om met beperkte middelen een zo maximaal mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het ging daarbij niet om een volledige herprofilering, maar om een optimalisering met de nadruk op het oplossen van knelpunten voor voetgangers, fietsers en reizigers van het openbaar vervoer.

Het huidige ontwerp voor de optimalisering pakt de drie gevaarlijke kruisingen (black spots) aan, verbetert de veiligheid van doorgaande fietsers, oversteekvoorzieningen voor voetgangers en de halteplaatsen voor tram- en buspassagiers. Omdat de Marnixstraat onderdeel is van het stedelijke Hoofdnet Openbaar Vervoer en Hoofdnet Fiets, moet de centrale stad (via de Centrale Verkeerscommissie) het ontwerp goedkeuren. Het huidige ontwerp (9-11-2005) is goedgekeurd door de Centrale Verkeerscommissie en de aanpak wordt medegefinancierd uit subsidies van de centrale stad en de stadsregio (op basis van voorlopig ontwerp toegezegd). In de volgende paragraaf wordt het huidige ontwerp uitvoerig uit de doeken gedaan.

In 2006 is voor de buurt een informatieavond georganiseerd. De reacties van de aanwezigen hadden vrijwel zonder uitzondering betrekking op de verkeersveiligheid (hard rijden, oversteken, kruisingen, verkeerslichten).

In 2007, op het moment dat het ontwerp inspraakgereed was, meldde Waternet zich dat ze het riool wil vernieuwen, tegelijk met de uitvoering van het stadsdeelproject. Het hoofdriool blijkt in zeer slechte staat te zijn en moet uiterlijk in 2009 worden vervangen. Daarbij worden tevens de huisaansluitingen vervangen zodat ook de trottoirs, op kosten van Waternet, worden vernieuwd. Deze samenwerking biedt dus veel voordelen: de straat gaat maar één keer open, de straat wordt van gevel tot gevel vernieuwd en er kan bespaard worden op gezamenlijke kosten.

¹ De binnenring wordt gevormd door de Planciusstraat, Marnixstraat, Weteringschans, Sarphatistraat en Czaar Peterstraat. In het binnenringprofiel ligt de prioriteit bij het openbaar vervoer en de fiets. Het profiel ziet er als volgt uit: trottoir, fietspad, tram/bus, rijweg (éénrichting), fietspad/-strook, trottoir. Mits er voldoende ruimte is worden bomerijen aangeplant.

2 Beschrijving van het huidige ontwerp

Deze variant gaat uit van optimalisatie; met redelijk beperkte middelen een zo optimaal mogelijk veilige situatie bereiken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Het ontwerp omvat geen complete herinrichting van de straat, maar de aanpassingen gaan wel veel verder dan groot onderhoud en betekenen op onderdelen een wijziging van het bestaande profiel.

veiligheid van de straat

Het aanbrengen van twee fietsstroken en daarmee het geleiden van de auto naar de trambaan is een belangrijke wijziging. De fietser krijgt daarmee een eigen plek op de weg terwijl het gebruik van de trambanen door auto's nu formeel wordt geregeld. De fietsstroken worden minimaal 1m50 breed en uitgevoerd in rood asfalt. Om veilige fietsstroken aan te leggen, worden koppen aan de voetpaden gemaakt en worden de parkeerplaatsen verbreed tot 2 meter (zodat auto's niet op de fietsstrook parkeren) en gemarkeerd. De fietsenrekken op straat worden weggehaald. Op de trottoirkoppen worden nieuwe fietsenrekken ("nietjes") geplaatst.

Voor voetgangers veranderen vooral de oversteekplaatsen. Op verzoek van bewoners komt er een extra oversteekplaats ten zuiden van het Marnixbad. De verkeerslichten bij de oversteekplaats tegenover de Nieuwe Willemsstraat worden weggehaald. Deabri wordt hier weggehaald en verplaatst naar de nieuwe halte, zodat het zicht verbetert. Bovendien krijgen voetgangers twee extra steunpunten zodat de oversteek in delen kan plaatsvinden.

In de huidige situatie is in de parkeerstroken -evenwijdig aan de rijbaan- ruimte voor ongeveer 240 geparkeerde auto's. In het ontwerp worden de parkeerstroken overal gewijzigd in gemarkeerde langparkeervakken van 2 meter breed (de parkeerstroken zijn nu 1m80 breed). De parkeercapaciteit wijzigt hierdoor niet of nauwelijks. Precies is dit niet aan te geven omdat het aantal auto's in een parkeerstrook afhankelijk is van de lengten van de geparkeerde auto's en hoe zorgvuldig men parkeert.

veiligheid op de kruispunten

Marnixplein

De poortconstructie (inrit) in de Westerstraat wordt ten behoeve van de overzichtelijkheid verkleind. En aan de andere zijde van het Marnixplein wordt de bushalte vlak voor de afslag naar de Zaagpoortbrug (vanuit het noorden) aangepast. Buslijn 18 halteert nu nog aan het voetpad wat vooral voor zowel rechtsafslaand als rechtdoorgaand fietsverkeer onveilige situaties oplevert. In de nieuwe situatie stopt de bus bij een verhoogde geleider van 1m20 breed. Het fietspad loopt er achter langs, het autoverkeer dient achter de halterende bus te wachten. Voor een geïntegreerde tram-/bushalte is hier geen ruimte.

Nieuwe Willemsstraat/Eerste Marnixplantsoen

De fietsoversteek naar (en vervolgens dwars door) het Eerste Marnixplantsoen is onveilig. Momenteel wordt het plantsoen opnieuw ingericht en wordt het bestaande fietspad door het plantsoen weggehaald. De oversteek van de Marnixstraat gaat hier in de nieuwe situatie via een fietspad langs een stukje van de Marnixkade aan de zuidzijde van het plantsoen en vervolgens via de rand van het plantsoen naar de fietsbrug richting stadsdeel Westerpark, en vice versa.

De bushalte ten zuiden van de Nieuwe Willemsstraat wordt geïntegreerd met de tramhalten tegenover het Eerste Marnixplantsoen. In het ontwerp komen de fietsstroken achter de halten te liggen, de auto's wachten achter de halterende trams en bussen. Door deze oplossing verdwijnen ongeveer 28 parkeerplaatsen. Hiervoor kan geen compensatie worden gevonden in de directe omgeving.

Om de halte te verhogen en te laten voldoen aan de normen van de wet Toegankelijkheid Openbaar Vervoer is het noodzakelijk de trambaan hier te verleggen. Dit gebeurt alleen indien hiervoor subsidie van de Stadsregio Amsterdam wordt verkregen van 95% van de kosten (geraamd op € 700.000).

Bloemgracht

Dit kruispunt is verkeerstechnisch correct ingericht en heeft geen grote aanpassingen nodig. Aanpassen en opruimen van de markeringen is wel nodig. De markering van de fietsstroken in rood gekleurd asfalt komt de verkeersveiligheid eveneens ten goede.

Uitgangspunten uit het Programakkoord

In het ontwerp wordt rechtgedaan aan de prioritering van de verschillende soorten verkeersdeelnemers. Voetgangers, fietsers en tram/bus krijgen extra aandacht wat betreft veiligheid, herkenbaarheid en toegankelijkheid. Het Hoofdnet Fiets wordt goed bediend door het realiseren van veilige en herkenbare (rood asfalt) fietsroutes en veilige kruispunten. Zowel de centrale stad als stadsregio ondersteunen het ontwerp hiervoor met subsidies. De buurtcirculatie wijzigt niet. De Marnixstraat is een buurtontsluitingsstraat en blijft dat ook. De verblijfs- en ontmoetingsfunctie van de Marnixstraat is lastig verenigbaar met de functies van Hoofdnet Fiets en Hoofdnet Openbaar Vervoer en met de aanduiding als 50 km/h-straat. Dit geldt overigens voor iedere ander variant. Het streven uit het Programakkoord naar meer groen in de binnenstad, kan in de Marnixstraat niet worden ingevuld met het planten van extra bomen (zie paragraaf 4.3). Het dagelijks bestuur staat wel open voor andere suggesties voor een groene aankleding van het straatbeeld.

3 Andere varianten in de inspraak?

Zowel vanuit het maatschappelijk veld als vanuit de stadsdeelraad kwamen verzoeken om in de inspraak verschillende inrichtingsvarianten te laten zien. Hoewel dit niet gebruikelijk is, is het dagelijks bestuur hiertoe bereid, mits:

- 1- de geplande start van de uitvoering in 2009 niet verder doorschuift;
- 2- bij hogere uitvoeringskosten concrete dekkingsvoorstellen kunnen worden gegeven.

Ad 1) De factor tijd is om diverse redenen van groot belang in dit project. Ten eerste uiteraard omdat de verkeersonveiligheid urgent is en verder uitstel daarom ongewenst is. Ook de staat van onderhoud van de Marnixstraat laat veel te wensen over; er is al jaren geen groot onderhoud gepleegd met het oog op de geplande uitvoering van dit project. Daarnaast is de gezamenlijke uitvoering met Waternet van groot belang. Het zou zeer ongewenst zijn als de straat twee keer kort na elkaar voor lange tijd open moet, wat het stadsdeel bovendien ook nog eens veel geld kost. Waternet is genoodzaakt om in 2009 het hoofdriool te vervangen.

In het traject dat inmiddels is doorlopen, is veel werk verzet; het hele ontwerpproces (zowel de kruisingen als de straat zelf), overleg met de buurt, met de Centrale Verkeerscommissie, met subsidieverstrekkers e.a.. Een variant waarbij een groot deel van dit hele traject overgedaan moet worden, betekent automatisch een grote terugval in de tijd. Start uitvoering in 2009 kan dan zeker niet meer gehaald worden.

Ad 2) doorgaans zal een andere straatindeling niet tot onoverkomelijke meerkosten leiden. Zodra een ander straatprofiel echter betekent dat er in de ondergrond (kabels en leidingen) veel gewijzigd moet worden, nemen de kosten snel toe en wordt de uitvoeringstijd van het project veel langer.

4 De varianten

4.1 knip(pen) in de straat

Een veelgehoorde klacht is dat er te hard wordt gereden in de Marnixstraat en dat er veel sluipverkeer via de Marnixstraat gaat. Het aanbrengen van een zogeheten 'knip' in de weg haalt het doorgaande verkeer er uit. Met een 'knip' in de weg bedoelen we een versperde doorgang voor autoverkeer. Onder andere de Fietsersbond heeft gepleit voor een variant met een knip.

In de huidige situatie zit sinds kort in het zuidelijke gedeelte van het projectgebied al een bijna volledige knip. In de Marnixstraat tussen Rozengracht en Bloemgracht is alleen éénrichtingsverkeer mogelijk (van zuid naar noord). En sinds december 2007 kun je hier alleen komend vanuit de Nassaukade de Marnixstraat-noord in. Voor sluipverkeer (buurtvreemd verkeer) is dit echter geen logische route. Uit een telling van maart 2008 blijkt ook dat er in dit deel van de Marnixstraat wat betreft de route zuid-noord nog maar heel weinig buurtvreemd

verkeer is. Vóór de aanpassing van de kruising Rozengracht-Marnixstraat gingen er nog veel auto's vanaf de Rozengracht, via de Marnixstraat, naar de Nassaukade.

Naast de huidige bijna-knip, zijn er nog twee knip-varianten denkbaar. In de ene variant wordt een knip gemaakt op het Marnixplein zodat autoverkeer haar weg verder door de Marnixstraat niet kan vervolgen. Een oplossing met een fysieke blokkade is hier niet uitvoerbaar (ondermeer omdat de doorgang voor de bus, die deels gebruikt maakt van de rijbaan, niet belemmerd kan worden). Een oplossing met alleen verkeersborden zal hier niet werken; eenmaal de kruising (illegaal) overgestoken rijdt men immers direct op een rijbaan waar dit is toegestaan.

In de andere variant worden twee knippen aangebracht; een knip aan de noordzijde bij de Korte Marnixstraat en een knip direct ten noorden van de Bloemgracht. De Marnixstraat is dan alleen nog bereikbaar vanuit de Jordaan of via de Zaagpoortbrug (Frederik Hendrikplantsoen). Ook in deze variant zijn er praktisch uitvoeringsproblemen. De trambaan ligt op hetzelfde niveau als de rijbaan en is niet af te sluiten voor autoverkeer (nood- en hulpdiensten moeten er ook door kunnen). Voorzieningen die de trams en bussen hinderen en/of vertragen zijn niet toegestaan vanwege de exploitatiegevolgen voor de vervoerder. In de variant van de Fietsersbond wordt bij de knip bij de Korte Marnixstraat, uitgegaan van het plaatsen van verkeersborden en het wijzigen van de verkeerscirculatie. Het is zeer de vraag of dit gaat werken. Bovendien moeten keermogelijkheden in de buurt worden gemaakt waardoor onveilige oversteken over de trambaan worden gecreëerd. Mogelijk moeten aanpassingen worden gedaan aan de recentelijk aangepakte Korte Marnixstraat. Bij de knip ten noorden van de Bloemgracht, wordt autoverkeer van de Marnixstraat naar het 30-km/h gebied omgeleid (via de Marnixkade en via de Bloemgracht, onderdeel van het hoofdnet Fiets). Dit is uiteraard niet gewenst. De Marnixstraat heeft juist een verkeersverzamel functie voor het verwerken van het verkeer uit de Jordaan naar het Hoofdnet Auto.

Gevolgen van knip(pen) in de Marnixstraat

- bereikbaarheid van de Marnixstraat en Jordaan-noord en -midden wordt minder
- toename van autoverkeer in het 30-kilometer gebied
- er zijn ernstige twijfels over de praktische werking van de knippen omdat fysieke barrières ontbreken
- mogelijk zijn aanpassingen aan de pas opgeknapte Korte Marnixstraat noodzakelijk

Uitgangspunten Programakkoord

Deze variant scoort goed op het punt van de prioritering van verkeersdeelnemers en op het punt van 'gebruiksvriendelijke buurtcirculatieplannen ten bate van veilige en aangename wandel- en fietsroutes'. Op de overige uitgangspunten uit het Programakkoord scoort deze variant hetzelfde als het huidige ontwerp.

Preadvies:

Hoewel het dagelijks bestuur twijfels heeft ten aanzien van de werking in de praktijk van (niet fysieke) knippen in de weg, kan deze variant in de inspraak als alternatief worden voorgelegd. De gevolgen qua tijd en geld van deze variant zijn goed te overzien, mits er geen fysieke maatregelen worden genomen.

4.2 de Marnixstraat als éénrichtingsstraat

In 2000 zijn drie modellen ontwikkeld voor het realiseren van het binnenringprofiel. Dit profiel kent achtereenvolgens een voetpad, fietsstrook/-pad, trambaan (uit de as van de straat), rijbaan in 1 richting, fietsstrook/-pad en voetpad. Aangezien de tramsporen in de Marnixstraat niet verlegd worden, is het principe van een zuiver binnenringprofiel hier niet aan de orde. De inrichting van de Marnixstraat als éénrichtingsstraat is wel een mogelijkheid. Voor de wijze waarop het éénrichtingsverkeer in dit deel van de Marnixstraat kan worden ingericht, zijn dezelfde varianten als die van 2000 denkbaar:

- éénrichting alternerend: tussen Rozengracht en Bloemgracht van zuid naar noord; tussen Bloemgracht en Westerstraat van noord naar zuid; tussen Westerstraat en Haarlemmerplein van zuid naar noord;

- éénrichting alternerend: tussen Rozengracht en Westerstraat van zuid naar noord; tussen Westerstraat en Nieuwe Willemsstraat van noord naar zuid en tussen Nieuwe Willemsstraat en Haarlemmerplein van zuid naar noord;
- éénrichting tussen Rozengracht en Haarlemmerplein van zuid naar noord;

De keuze voor éénrichting levert overigens geen ruimtevoordelen op in het wegprofiel, bijvoorbeeld om bomen te kunnen planten. Ook dan blijft namelijk een regulering van kabels en leidingen noodzakelijk. Aan de zijde waar niet gereden wordt, moeten alle parkeerplaatsen opgeheven worden. Een toekomstige compensatie van parkeerruimte in de geplande parkeergarage onder de Singelgracht, vindt het dagelijks bestuur niet aan de orde. Daarvoor komen andere parkeerplekken in de Jordaan waarvoor mogelijk compensatie moet worden gevonden, zoals de middenterreinen van gedempte grachten, eerder in aanmerking.

Gevolgen éénrichtingsstraat

- Alle parkeerplaatsen aan één zijde van de straat worden onbereikbaar en moeten dus worden opgeheven. Afhankelijk van de variant gaat het om een verlies van 124 tot 132 parkeerplaatsen. De 28 parkeerplaatsen die opgeheven worden in het huidige ontwerp als gevolg van de aangepaste tram-/bushalte komen daar nog bij.
- De inrichting van de Marnixstraat als éénrichtingsstraat, heeft als gevolg dat ook de Korte Marnixstraat opnieuw moeten worden ingericht. Deze straat is in 2005 heringericht met een nieuw diepriool, nieuwe rijbanen en nieuwe trambaan. Ook het ontwerp voor het Haarlemmerplein zal moeten worden aangepast als de Marnixstraat éénrichtingverkeer krijgt.
- Het hard rijden wordt in dit model niet minder. Omdat er geen tegemoetkomend verkeer is, zullen automobilisten eerder geneigd zijn harder te rijden. Een éénrichtingsstraat is wel overzichtelijker.
- De bereikbaarheid van de Marnixstraat en de Jordaan-midden en noord wordt minder. Men moet omrijden.
- De kruispunten in de Marnixstraat moeten opnieuw worden ontworpen.

Preadvies:

Nog afgezien van de genoemde nadelen van dit profiel, heeft het voorbereiden van een éénrichtingsstraat grote gevolgen voor het ontwerpproces dat vrijwel geheel opnieuw moet worden doorlopen. De uitvoeringsplanning zal hierdoor ernstig vertragen waardoor een gezamenlijk uitvoering met Waternet niet haalbaar moet worden geacht. Wij adviseren deze variant niet voor te leggen bij de inspraak.

4.3 bomen in de Marnixstraat

De Marnixstraat is een langgerekte straat met weinig groen. Alleen het tweede Marnixplantsoen, het Marnixplein, het eerste Marnixplantsoen en de Brouwersgracht zijn plekken met groen en bomen. Hierdoor maakt de straat een saaie indruk. Uitgaande van het huidige ontwerp kunnen bomen worden geplant in de parkeerstrook. De ondergrondse situatie is echter veel bepalender dan de bovengrondse; boomwortels mogen immers niet te dicht bij kabels en leidingen komen.

In de huidige ondergrondse situatie is het niet mogelijk bomen te planten; het verleggen van kabels en leidingen is te allen tijde noodzakelijk (we spreken dan van het 'reguleren' van kabels en leidingen).

Ingenieursbureau Fugro heeft de mogelijkheden van het planten van bomen met daarbij het reguleren van kabels en leidingen onderzocht. Technisch blijkt het mogelijk om aan de westzijde van de Marnixstraat bomen te planten. Aan de oostzijde zou dit alleen mogelijk zijn tussen het Marnixplein en de Nieuwe Willemsstraat. Het hoofdriool zou dan echter dicht tegen de trambaan moeten worden gelegd. Dit is zeer ongewenst. Aan de westzijde is –met gebruik van wortelschermen en bij een onderlinge plantafstand van 14 meter- ruimte voor ongeveer 51 niet te grote bomen (grootteklasse 3 en mogelijk klasse 2). De kosten van het, aan de westzijde van de straat, reguleren van de ondergrond en het verplaatsen van trammasten en overspanningen, zijn geraamd op € 684.000. De kosten van de bomen (inclusief aanplant en bijzondere voorzieningen als wortelschermen) worden geraamd op € 382.000. In bijlage 1 is de kostenraming van Fugro opgenomen.

Bij deze variant moeten echter nog twee belangrijke risico's worden aangetekend. Doordat het riooltracé dicht bij de trambaan komt te liggen, is het zeer waarschijnlijk dat de trams (en mogelijk ook de bussen) gedurende de hele uitvoeringsperiode uit de dienstregeling moeten worden genomen. Aangezien er voor de trams geen alternatieve omleidingroute voorhanden is, zal het openbaar vervoersbedrijf aan de stadsregio kenbaar maken dat men de verplichtingen uit de vervoersconcessie niet kan nakomen. Het is zeer de vraag of de Stadsregio en centrale stad hiermee akkoord zullen gaan gezien het aantal lijnvoeringen dat door de Marnixstraat gaat. Het gedeelte tussen Rozengracht en Marnixplein is door de gemeente Amsterdam, als eigenaar van de traminfrastructuur, aangeduid als OV-corridor. De OV-corridor is het hoofdnetwerk van sneltrams, metro's en 5 tramroutes uit de verschillende stadslobben met de verbindende lijn 10. De ambities op de punten 'snel' en 'betrouwbaar' zijn voor de OV-corridor hoger dan voor de rest van het Hoofdnet Openbaar Vervoer. Aangenomen mag worden dat het openbaar vervoerbedrijf de exploitatieverlieskosten zal claimen bij de projecteigenaar (lees: het stadsdeel). De stadsregio geeft een globale schatting aan van € 500.000 tot € 1.000.000 per jaar aan exploitatieverlieskosten. Deze cijfers zijn gebaseerd op ervaringen van de afsluiting van de Ferdinand Bolstraat ten behoeve van de aanleg van de Noord/Zuidlijn.

Fugro wijst op nog een risico van het werken zo dicht bij het tramspoor. Dit gaat om de mogelijke gevolgschade aan het tramspoor en het spoorbed en/of extra kosten die gemaakt moeten worden om schade te voorkomen (bijv. verzakkingen aan het tramspoor en/of het aanbrengen van tijdelijke damwanden naast het tramspoor).

Gevolgen bomen in de Marnixstraat

- geraamde extra kosten van € 1.066.000 .
- grote financiële - en uitvoeringsrisico's (waaronder exploitatieverlieskosten openbaar vervoer; geraamd op € 500.000 – € 1.000.000 per jaar).
- per geplante boom in de parkeerstrook, moet rekening worden gehouden met het opheffen van een hele parkeerplaats (51 plaatsen).
- toename van de uitvoeringsduur (50 – 100% langer dan de huidige uitvoeringsduur van ca. 10 maanden).
- het riool wordt onder de rijbaan gelegd. Voor Waternet is dit zeer ongewenst. Het beheer van een rioolleiding onder het asfalt en naast de trambaan is lastiger (opbrekingen en herstel asfalt) en kostbaarder dan onder klinkers of tegels.

Preadvies:

Dat bomen in de Marnixstraat het straatbeeld verlevendigen onderschrijven wij. De financiële gevolgen en de risico's vinden wij echter veel te groot. Ook zal het voorbereidingstraject weer grotendeels opnieuw moeten gebeuren. Wij adviseren de variant met bomen niet als alternatief in de inspraak te brengen.

4.4 fietspaden in de Marnixstraat

De Marnixstraat valt onder het stedelijke Hoofdnet Fiets en deels onder het regionale fietsnetwerk. Goede fietsvoorzieningen zijn hier dus belangrijk. In het algemeen verdienen goedge dimensioneerde fietspaden de voorkeur. In de stad blijkt dit echter lang niet altijd haalbaar. Een fietspad vergt veel meer ruimte dan een fietsstrook. De minimale breedte van een fietspad is 1m80 (fietsstrook; 1m50) en er is bij een aanliggende parkeerstrook ook nog een schampstrook nodig van 1 meter. Fietspaden in het Hoofdnet Fiets worden uit oogpunt van comfort en snelheid in principe uitgevoerd in asfalt.

In het smalle deel van de Marnixstraat is een fietspad (bij handhaving van tweerichtingsverkeer en parkeerstroken) geen haalbare kaart; voor het trottoir zou nog 70 centimeter overblijven. In het brede deel van de Marnixstraat resteert een trottoirbreedte van ongeveer 1m70. Het fietspad ligt dan achter de parkeerplaatsen en bij de kruisingen komt het fietsverkeer er weer bij. Voor een straat als de Marnixstraat is een trottoir van 1m70 zeer smal (in de huidige situatie zijn de trottoirs in dit deel van de straat minstens 3m60 breed). Een fietspad in slechts een deel van de Marnixstraat geeft een steeds wisselend beeld van fietsstrook naar fietspad. Voor het verkeer is het verwarrend dat de fiets eerst naast de rijbaan fietst en dan weer

achterlangs gaat en 'onzichtbaar' is. Vanuit verkeersveiligheid is dat niet gewenst. Het zwaartepunt van de verkeersveiligheidsproblematiek ligt overigens bij de kruisingen en minder op de rechte stukken straat.

Gevolgen fietspaden

- zeer smalle trottoirs die geen recht doen aan de hoogste prioriteit die in het stadsdeel aan voetgangers wordt gegeven en ze geven bovendien een onevenwichtig straatbeeld gezien de lange en hoge gevelwanden.
- fietspaden worden of uitgevoerd in comfortabel asfalt, maar dan liggen kabels en leidingen daar ook onder (vanuit beheer niet gewenst), of uitgevoerd in voor fietsers oncomfortabele tegels of klinkers.

Uitgangspunten Programmakkoord

Deze varianten scoort niet goed op de prioritering van de verkeersdeelnemers. De voetgangers krijgen zeer smalle voetpaden. Fietsers krijgen daarentegen wel veel aandacht. Het Hoofdnet Fiets wordt bediend met vrijliggende fietspaden (exclusief de kruisingen) en duidelijke, veilige routes. Op de overige uitgangspunten uit het Programmakkoord, scoort deze variant hetzelfde als het huidige ontwerp.

Preadvies:

De variant met fietspaden zal niet leiden tot grote meerkosten. De aanpassingen in het ontwerpproces lijken overbrugbaar zonder dat dit tot wezenlijke vertragingen hoeft te leiden. Het dagelijks bestuur adviseert deze variant als alternatief in de inspraak te brengen.

5 Concluderend preadvies

De Marnixstraat heeft een profielbreedte van 18 tot 20 meter. Op het eerste oog lijken er veel mogelijkheden om de straat anders in te richten dan nu het geval is. Bij nadere beschouwing blijkt dat maar beperkt het geval. Het aantal verschillende soorten verkeersgebruikers is groot en de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) is uitgebreid.

Het huidige ontwerp is wellicht sober, maar kan binnen beschikbare financiële kaders worden uitgevoerd, met steun van de centrale stad en de stadsregio. De huidige variant kan na de inspraak snel uitgevoerd worden. Zo kan het project nog in samenwerking met de rioolvervanging door Waternet worden uitgevoerd, de black-spots in de Marnixstraat snel worden aangepakt en de Marnixstraat zelf veiliger en mooier worden gemaakt.

Andere inrichtingsvoorstellen dan het huidige ontwerp zijn de afgelopen tijd onderzocht. Bij zeer wezenlijke profielwijzigingen moet een nieuw ontwerp worden uitgetekend en opnieuw met partijen worden overlegd. Kortom, in sommige gevallen moet een groot deel van de voorbereiding opnieuw. Uitvoering voor 2010 is dan niet meer haalbaar. Ondertussen zal Waternet het riool gaan vervangen vóór 2010. De straat gaat daardoor twee keer achter elkaar open en het stadsdeel moet dan op eigen kosten het net vernieuwde riool gaan verplaatsen.

Ten aanzien van de verschillende varianten luidt het preadvies van het dagelijks bestuur aan de leden van de stadsdeelraad als volgt:

Knip(pen) in de straat

Hoewel het dagelijks bestuur twijfels heeft ten aanzien van de werking in de praktijk van (niet fysieke) knippen in de straat, kan deze variant in de inspraak als alternatief worden voorgelegd omdat de gevolgen qua tijd en geld van deze variant zijn goed te overzien.

de Marnixstraat als éénrichtingsstraat

Naast inhoudelijke bezwaren (bijvoorbeeld het opheffen van ongeveer 130 parkeerplaatsen), betekent de uitwerking van een ontwerp met een éénrichtingsstraat dat het project ernstig vertraagd en niet meer gezamenlijk met Waternet kan worden uitgevoerd. Wij adviseren daarom deze variant niet voor te leggen bij de inspraak.

bomen in de Marnixstraat

Het dagelijks bestuur is, met vele anderen, van mening dat bomen in de Marnixstraat een verrijking kunnen betekenen in het straatbeeld. Op basis van de hiervoor geschetste feitelijke gevolgen, kunnen we echter niet anders dan concluderen dat het planten van bomen in de Marnixstraat helaas geen reële optie is en dus ook niet als inspraakvariant aan het maatschappelijke veld moet worden voorgelegd.

Fietspaden in de Marnixstraat

Een variant met fietspaden in het noordelijke deel van het projectgebied kan als variant in de inspraak worden gebracht omdat de meerkosten en mogelijke vertragingen binnen de perken gehouden kunnen worden.

Kortom, het dagelijks bestuur stelt voor het huidige ontwerp als voorkeursvariant in de inspraak te brengen en daarbij twee alternatieven (met knippen in de straat en met fietspaden) eveneens voor te leggen.

Bijlage 1 Beschrijving van de Marnixstraat tussen Rozengracht en Korte Marnixstraat

Dit project heeft betrekking op het gedeelte van de Marnixstraat tussen de Rozengracht en de Korte Marnixstraat. Het gaat om een straatlengte van ongeveer 1250 meter waar ruimte is voor ongeveer 245 parkeerplaatsen. Dit deel van de Marnixstraat is, uitgezonderd het deel tussen de Bloemgracht en de Rozengracht, ingericht met twee rijbanen, langsparkeerstroken aan beide zijden, voetpaden aan weerszijden en een dubbele trambaan (tramlijn 3 en 10) op gelijk niveau met de straat. Daarnaast is de Marnixstraat vanaf de Korte Marnixstraat tot aan het Marnixplein in gebruik door de buslijnen 18 en 21.

De Marnixstraat is een onveilige straat. De drie kruisingen op dit traject staan te boek als gevaarlijke kruisingen. Gezien het grote aantal verschillende weggebruikers is de straatbreedte (het profiel) krap. Dit geeft met name voor fietsers en voetgangers problemen. Fietsers rijden op de rijbaan tussen geparkeerde auto's en langrijdende auto's, bussen en trams. Voetgangers ondervinden bij het oversteken veel hinder. Daar komt nog bij dat de staat van onderhoud van de Marnixstraat veel te wensen overlaat. Uit snelheidsmetingen blijkt dat ongeveer 9% van de auto's te hard rijdt. Het grootste deel daarvan rijdt net boven de toegestane 50 km/h met uitschieters naar 70-80 km/h. Hoewel harde gegevens ontbreken, is de indruk dat een substantieel deel van het autoverkeer op de Marnixstraat buurtvreemd (sluip)verkeer is/was. Wel is er een enkelvoudige telling geweest naar het aantal auto's dat, komend uit het centrum, bij de Rozengracht rechtsaf de Marnixstraat in rijdt. Per uur maakten ongeveer 140 auto's gebruik van deze rechtsaf beweging waarvan de helft van deze auto's de Nassaukade (en verder) als doel had. Na de recente herinrichting van de kruising Rozengracht-Marnixstraat is deze rechtsaf beweging overigens onmogelijk gemaakt. Een nieuwe telling zal uit moeten wijzen of het buurtvreemd verkeer in de Marnixstraat daarmee al geweerd is.

De Marnixstraat is een onderdeel van het door de gemeenteraad vastgestelde Hoofdnet Openbaar Vervoer en Hoofdnet Fiets. De doelstellingen van de hoofdnetten (veiligheid, doorstroming, comfort) hebben directe gevolgen voor de maatvoering van het profiel van de straat. Het ontwerp wordt daarom getoetst door de Centrale Verkeerscommissie. De vereisten waaraan straten op de hoofdnetten moeten voldoen zijn vastgelegd in de Leidraad Centrale Verkeerscommissie (gemeenteraad, mei 2007). Door de stadsregio Amsterdam is bepaald dat de Marnixstraat als onderdeel van het Hoofdnet Openbaar Vervoer een 50 km/h-straat moet zijn. Door de gemeente is de Marnixstraat in het Categoriseringsplan Wegen (2001) ook opgenomen als 50 km/h-straat.

Dit deel van de Marnixstraat kent wat betreft het straatprofiel drie gedeelten. Het zuidelijke stuk tussen Rozengracht en Bloemgracht is ingericht als éénrichtingverkeer (zuid-noord) en heeft een straatbreedte van ongeveer 20 meter. Het middenstuk tussen Bloemgracht en Marnixplein is met een gemiddelde breedte van 18 meter een stuk smaller. Het profiel in het noordelijke stuk tussen Marnixplein en Korte Marnixstraat meet ongeveer 20,5 meter. De tramsporen zijn in 2003 vernieuwd. Destijds is niet gekozen voor het verleggen van het spoor naar één zijde van de straat en zo ruimte te maken voor het zogeheten binnenringprofiel (conform de Weteringschans, delen van de Sarphatistraat en de Czaar Peterstraat). De tramspoorbaan is 4,2 meter breed. Maar omdat bussen hier elkaar ook goed moeten kunnen passeren is een minimale breedte voor de tram-/busbaan vereist van 6,5 meter.

De ondergrondse situatie; kabels en leidingen

Het is druk in de ondergrond van de Marnixstraat. In het hele projectgebied in de parkeer- en voetgangerzone, liggen aan beide zijden veel en grote kabels en leidingen. Er liggen 7 tot 10 telecomkabels, elektriciteitskabels (waaronder grote 10 kV-leidingen = 10.000 Volt), waterleidingen, rioolleidingen (40 cm doorsnede) en gasleidingen. Aan de Oostzijde (Jordanzijde) van de Marnixstraat ligt een grote gasleiding met middendruk onder de parkeerstrook. Deze mag niet dichter naar de gevels worden verplaatst.

Waternet heeft dit jaar aangegeven haar werkzaamheden te willen koppelen aan die van het stadsdeel. Waternet gaat het riool vervangen. Dit betekent dat ook de huisaansluitingen vervangen worden en daarmee

de voetpaden ook open gemaakt moeten worden. Uit foto- en filmopnamen van de binnenzijde van de rioolbuis blijkt dat de buis in zeer slechte staat is. Op veel plekken zitten de buisaansluitingen los en zitten er gaten in de oude gresbuizen. Het inspectierapport geeft aan dat er een instortingsgevaar is. Bij instorting van het riool kan gemakkelijk uitspoeling van de grond plaatsvinden en ontstaan verzakkingen in het wegdek. Het is niet precies te zeggen hoe lang de rioolbuizen het nog volhouden; Waternet heeft in 2007 aangegeven dat ze in ieder geval in 2009 tot vervanging moet overgaan.

Aan de ligging van kabels en leidingen worden veel eisen gesteld en gelden er richtlijnen. In de praktijk worden niet alle eisen en richtlijnen gehaald. Dit is veelal het gevolg van historisch gegroeide situaties. Het kan natuurlijk wenselijk zijn om kabels en leidingen te gaan herschikken ('reguleren') om een ander wegprofiel mogelijk te maken. De kosten hiervan zijn relatief hoog (zie bijlage 1 voor de kostenraming van de bomenvariant).

Het voert te ver om alle eisen en richtlijnen voor kabels & leidingen hier te noemen. Enkele uitgangspunten die van belang zijn voor de Marnixstraat (uit het Handboek Ondergrondse Infrastructuur en Voorzieningen):

- geen verticale stapeling van kabels;
- te planten bomen dienen minimaal 2 meter uit het bestaande kabels en leidingentracé te worden geprojecteerd (bij een kleinere afstand moet een niet-doorwortelbare barrière worden aangebracht). Bij bomen van de kleinste categorie (6-10 meter) geldt een minimale afstandsmaat van 1 meter, maar ook dan is een niet-doorwortelbare barrière wenselijk);
- principematen voor afstanden tot de gevel: telecom (0,3 -0,7 m); gas (1,2 m); water (1,9 m); elektriciteit (2,4 m); riool (4 m);
- minimaal aantal doorbrekingen van de trambaan en geen leidingen in de lengterichting onder de trambaan;
- maximale bochten in leidingen (water 11 graden, riolen mogen niet knikken, gas in bochten van 45 of 90 graden).

Bij de aanleg van nieuwe bomen moeten in de ondergrond goede standplaatsomstandigheden worden gecreëerd. Minimaal moet 20 m³ bomengrond per boom worden aangebracht. Uitgaande van een diepte van 70 cm (tot grondwaterniveau) betekent dit een oppervlakte van 28 m². Indien de boom in de parkeerstrook wordt geplant gaat het om een strook van 2 bij 14 meter.

Bijlage I kostenraming omleggen kabels en leidingen, t.b.v. aanplant bomen

Project Marnixstraat

Onderwerp Kostenindicatie omleggen kabels en leidingen t.b.v. eventueel te planten bomen , dd. 18-2-2008

<i>Locatie</i>	<i>Te reguleren k&l</i>	<i>hoeveelheid</i>	<i>eenheid</i>	<i>kosten per eenheid (in €)</i>	<i>totale kosten (in €)</i>
Doorsnede A-A 20 bomen aan de westzijde	gasleiding 150 mm	350,00	m	379,25	132.738,55
	KPN-kabels 6 st	2.100,00	m	55,38	116.303,46
	verplaatsen tram/lichtmast	1,00	st	10.000,00	10.000,00
	overspanningen tram	9,00	st	5.000,00	45.000,00
	overspanningen verlichting	9,00	st	5.000,00	45.000,00
<i>subtotaal A-A</i>					<i>349.042,01</i>
Doorsnede B-B 16 bomen aan de westzijde	gasleiding 150 mm	260,00	m	379,25	98.605,78
	KPN-kabels 6 st	1.560,00	m	55,38	86.396,86
	overspanningen tram	8,00	st	5.000,00	40.000,00
	overspanningen verlichting	8,00	st	5.000,00	40.000,00
<i>subtotaal B-B west</i>					<i>265.002,64</i>
Doorsnede B-B 16 bomen aan de oostzijde	waterleiding 100 mm	260,00	m	427,15	111.059,13
	elektrakabels (laagspanning) 7 st	1.820,00	m	56,54	102.897,16
	elektrakabels (10kV) 3 st	780,00	m	74,33	57.975,37
	overspanningen tram	8,00	st	5.000,00	40.000,00
	overspanningen verlichting	8,00	st	5.000,00	40.000,00
<i>subtotaal B-B oost</i>					<i>351.931,66</i>
Doorsnede C-C 15 bomen aan de westzijde	overspanningen tram	7,00	st	5.000,00	35.000,00
	overspanningen verlichting	7,00	st	5.000,00	35.000,00
<i>subtotaal C-C</i>					<i>70.000,00</i>
TOTAAL					1.035.976,31