

**VERSLAG INFORMATIEAVOND OPTIMALISATIE NOORDELIJK DEEL  
VAN DE MARNIXSTRAAT, WOENSDAG 15 FEBRUARI 2006 OM 20.00  
UR, NOORDERSPEELPLAATS, TWEDE LINDENDWARSSTRAAT 10**

**Aanwezig**

Namens Stadsdeel Amsterdam Centrum:

Guido Frankfurth	wethouder verkeer en vervoer en openbare ruimte
Anneke Fransen (voorzitter)	Sector Openbare Ruimte, rayonmanager west
Loes Geusebroek	procesmanager Marnixstraat
Arie Vijfhuizen	verkeersdeskundige
Marco de Boer	projectmanager
Hans Entrop	projectleider
Helen van den Broek	notulist

Belanghebbenden: zie presentielijst

**OPENING**

*De voorzitter mevrouw Fransen* heet iedereen welkom op de informatieavond over de optimalisatie van de Marnixstraat tussen de Korte Marnixstraat en de Rozengracht. Het stadsdeel wil hier de verkeersveiligheid verbeteren.

Vanavond presenteert het stadsdeel mogelijke oplossingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Marnixstraat. De voorzitter benadrukt dat de status van vanavond geen inspraak is maar een informatie-overleg, dus informatief en inventariserend.

De presentatie van een concept-ontwerp voor inspraak volgt later in het jaar.

Het programma is als volgt:

- toelichting door wethouder Frankfurth
- algemene inleiding door Loes Geusebroek,
- verkeerstechnische toelichting door Arie Vijfhuizen,
- gelegenheid voor vragen en opmerkingen.

Iedereen die de presentielijst volledig invult, ontvangt een verslag van deze informatieavond.

**TOELICHTING WETHOUDER FRANKFURTHER**

*De wethouder* heet iedereen mede namens het dagelijks bestuur hartelijk welkom.

Het plan om de verkeersveiligheid op de Marnixstraat te verbeteren is redelijk ingrijpend. Het bestuur heeft daarom besloten om vroeg in het planproces de plannen voor te leggen aan belanghebbenden door middel van een informatieavond.

De wethouder verneemt graag de opmerkingen van de buurt over de plannen tot nu toe. De realisatie van de plannen zal straks gefaseerd uitgevoerd moeten worden. Dit zal niet voor 2007 starten en tot in 2008 doorlopen. De besluitvorming inclusief inspraak vindt op zijn vroegst plaats in het vierde kwartaal 2006.

Met de aanpak van de Marnixstraat wil het bestuur de verkeersveiligheid vergroten voor voornamelijk de voetgangers en fietsers. In 1997 hebben verschillende stadsdelen samen met de destijds bestuurlijk verantwoordelijke wethouder voor de Binnenstad de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtzone vastgesteld. Vervolgens is in 2001 de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. De buitenring (Nassaukade, Stadhouderskade en Mauritskade) is hierbij aangewezen tot Hoofdnet Auto. De Binnenring (Marnixstraat, Weteringschans en

Sarphatistraat). Dit deel van de Marnixstraat is wel een ontsluitingsweg voor de noordelijke Jordaan maar met name aangewezen tot Hoofdnet Fiets en Hoofdnet OV. Om de kwaliteiten van een Binnenring vorm te geven zijn er verschillende mogelijkheden denkbaar. Eenrichtingsverkeer (al dan niet alternerend) is de mooiste oplossing om elke verkeerssoort een eigen en veilig plekje op de weg te geven. De Centrale Stad heeft laten weten daarvoor voorlopig geen geld te hebben. Daar komt bij dat het GVB de tramsporen recent heeft vernieuwd. Het verzoek van het stadsdeel dit uit te stellen in afwachting van het mogelijk geld voor een herprofilering, heeft het GVB afgewezen: de tramsporen waren te slecht om met de vernieuwing te wachten. Hiermee is de kans op een herprofilering definitief verkeken; dit zou kapitaalvernietiging zijn. Het is nu zaak om te kijken hoe je de Marnixstraat, gegeven de huidige situatie -tramspoor en autoverkeer in twee richtingen- zo veilig mogelijk kunt inrichten. De gedachten gaan uit naar een ontwerp met een fietsstrook aan weerszijden van de straat, liefst uitgevoerd in rood asfalt, waardoor auto's gedwongen worden op de trambaan te rijden (zoals nu ook al in de praktijk gebeurt). Deze mogelijke oplossing is ook bespreekbaar gebleken voor de Centrale Stad. De financiële middelen voor het optimaliseren van de Marnixstraat zijn deels opgenomen in de stadsdeelbegroting. Er is bijvoorbeeld geld gereserveerd voor het verleggen van fietspad bij het Eerste Marnixplantsoen voor een veiliger overstek bij de Nieuwe Willemsstraat. Overigens wil het bestuur dan gelijk het 1<sup>e</sup> Marnixplantsoen verder opknappen, in overleg met de buurt. Een belangrijk deel van de dekking zal ook door het ROA en dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer gedragen moeten worden middels subsidieregelingen. In de loop van het jaar volgt meer zekerheid over de hoogte van de toezeggingen. De plannen komen pas in de inspraak op het moment dat er voldoende zekerheid bestaat over de financiën. Overigens ontwikkelt de verkeersveiligheid in de binnenstad zich goed. In 2005 is het aantal verkeersslachtoffers al onder de streefnorm van 2010 gekomen (maximaal 400 verkeersslachtoffers), waardoor de streefnorm voor 2010 is bijgesteld naar maximaal 335 verkeersslachtoffers. De binnenstad komt niet meer voor bij de belangrijkste tien blackspots (plekken waar meer dan zes letselongevallen in drie jaar gebeuren). Vier jaar geleden had de binnenstad nog 5 blackspots in de top 10.

De wethouder hoort graag wat de aanwezigen van de plannen vinden.

### **PRESENTATIE LOES GEUSEBROEK**

*Mevrouw Geusebroek* is procesmanager van het project zij is onder meer verantwoordelijk voor het programma van eisen wat betekent dat zij overleg voert met verschillende instanties en groepen in het maatschappelijk veld. De opdracht is om zonder herprofilering het noordelijk deel van de Marnixstraat zo veilig mogelijk te maken. Van belang daarbij is het realiseren van meer veiligheid voor het fietsverkeer in de hele straat, aanpassingen om de drie verkeersonveilige kruispunten overzichtelijker en veiliger te maken en de veiligheid van in- en uitstappende passagiers van het Openbaar Vervoer te verbeteren (enkele tramhaltes liggen midden op straat). De verkeersdeskundigen van het stadsdeel, de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, de Centrale Stad en het GVB hebben een concept plan gemaakt dat het stadsdeel vanavond aan de buurt presenteert. Bewoners en andere belanghebbenden kunnen vanavond knelpunten en wensen aangeven. De reacties worden vervolgens intern bekeken en meegenomen in de verdere planvorming. *Mevrouw Geusebroek* merkt op dat het om ingewikkelde verkeerstechnische problemen gaat en niet alle wensen gehonoreerd kunnen worden. Na deze avond wordt een meer gedetailleerd

ontwerp uitgewerkt in overleg met diverse instanties en naar financiële dekking gezocht. Waarschijnlijk is in het vierde kwartaal van dit een definitief ontwerp gereed dat de inspraak ingaat.

## **VERKEERSTECHNISCHE PRESENTATIE ARIE VIJFHUIZEN**

*De heer Vijfhuizen* schetst de huidige situatie en de plannen die er op dit moment bestaan, om de veiligheid van de Marnixstraat en de kruispunten te verbeteren.

### De straat

De Marnixstraat is Hoofdnet Fiets, dit betekent dat er voorzieningen moeten zijn om de fietsers veilig hun weg te laten vervolgen. De huidige situatie is voor fietsers niet optimaal. De parkeervakken zijn te smal waardoor auto's buiten de vakken staan. Tussen de geparkeerde auto's staan fietsenrekken. Daarnaast fietsen de fietsers en ligt de trambaan. De auto's bewegen zich kris kras over rijweg en trambaan. Het voetpad is 3,5 meter breed.

In het plan krijgt iedere soort verkeersdeelnemer een eigen plek op de weg: de voetganger houdt 3,5 meter trottoir, er komen echte en bredere parkeervakken (2 meter), tussen de parkeervakken komen stukken verhoogd trottoir waarop de fietsenrekken komen te staan, de fietser krijgt een fietsstrook in rood asfalt en de auto rijdt over de trambaan. De Centrale Stad vindt dit geen probleem omdat ook in de huidige situatie de auto's al over de trambaan rijden. Door het aanpassen van de parkeervakken aan de juiste maatvoering, zullen een paar parkeerplaatsen verdwijnen.

### Kruispunt Bloemgracht

De strook is te smal voor de fietsers. Het bestaande fietspad tussen Rozengracht en Bloemgracht wordt opgeknapt en uitgevoerd in rood asfalt. Ook de fietsstrook aan de overzijde wordt rood asfalt. Het kruispunt is heel groot en er lopen een aantal buslijnen over het kruispunt, waardoor het lastig is om een aantal steunpunten voor fietsers aan te brengen. Voor voetgangers zijn er zebra's (oversteekpunten). Het plan tracht door middel van rode fietspaden aan te geven wie welke plek op de weg heeft. Dit om meer structuur aan te brengen en het zwerven over het kruispunt tegen te gaan. Voor blinden en slechtzienden komen er geleidelijnen in de vorm van ribbeltegels. Maar 2006 komen er uitritconstructies en worden de gebieden aan weerszijden van het kruispunt 30km/h-gebied. Verkeer dat uit deze gebieden komt moet voorrang verlenen aan verkeer op de Marnixstraat.

### Kruispunt Marnixplein

De Westerstraat is 30km/h gebied. In de bestaande situatie is er een zeer brede uitritconstructie bij de Westerstraat. Doordat hier meerdere auto's gaan staan, ontstaat slecht zicht. De uitritconstructie wordt versmald zodat er nog maar een auto kan staan. Aan de andere kant, tegenover huisnummer 104, de glashandel, is een bushalte aan het trottoir, waardoor fietsers komend vanaf de Korte Marnixstraat een probleem hebben. Deze situatie wordt verbeterd. Er komt een klein stukje fietspad met een geleider ernaast waar de bushalte op komt. Dit betekent dat de halterende bus het autoverkeer tegenhoudt. Buspassagiers kunnen op die manier gewoon instappen. Ook komt er een extra oversteek door middel van een zebra. Er komen geleidelijnen voor blinden en slechtzienden.

### Kruispunt Nieuwe Willemsstraat

In de bestaande situatie halteert de tram op de weg. Er staat een verkeerslicht dat alleen geldt voor de zebra (GOP = Geregelde Oversteek Plaats met verkeerslicht) en

niet het verkeer op het kruispunt regelt, zoals veel mensen denken. De oversteek is erg lang: tien meter. De tramhaltes liggen aan weerszijden van het kruispunt en er zijn twee bushaltes. De buspassagier kan nog redelijk instappen, de trampassagier bijna niet. Het kruispunt is een bijna-blackspot; er gebeuren veel ongelukken met letsel. De meeste ongevallen gebeuren bij de afslaan beweging naar links vanuit de Nieuwe Willemsstraat. Oorzaak is de halterende bus en de geparkeerde auto's die het zicht wegnemen op de Marnixstraat tegenover huisnummer 28/29 net voor de afslag Nieuwe Willemsstraat. [*Mevrouw Muller* merkt op dat ook het verkeer uit de Willemsstraat bij het rechtsafslaan door het rode licht rijdt].

In het plan komt er bij de kruising met de Nieuwe Willemsstraat een uitritconstructie die grens aangeeft tussen 50km en 30 km/h-gebied. De fietsstrook wordt op dit deel fietspad en in hoogte gelijkgetrokken met de poortconstructie. Hierdoor verschuift het wegprofiel en wordt de wegbreedte smaller, deze gaat van 10 meter naar 6 meter.

Daarnaast is het de bedoeling het fietspad dat nu het Eerste Marnixplantsoen in tweeën splitst te verleggen in zuidelijke richting naar de Marnixkade.

Door de oversteek te verkorten en de voetganger steunpunten in de weg te bieden kan het verkeerslicht bij het 1<sup>e</sup> Marnixplantsoen in de nieuwe situatie verdwijnen.

Omwonenden merken op dat een geregelde kruising door middel van een verkeersregelinstallatie wellicht een goede optie is om veilig over te kunnen steken maar ook om de snelheid van automobilisten op de Marnixstraat te temperen. De verkeerskundige is echter van mening dat dit een zekere mate van schijnveiligheid biedt. De verkeersintensiteit van de Marnixstraat is vele malen hoger dan die van de Nieuwe Willemsstraat. Afslaan verkeer uit de Nieuwe Willemsstraat moet dan zo lang wachten op groen licht, dat men het rode licht gaat negeren. *Bewoners* geven aan dat zij stoplichten een goed idee vinden, flitspalen moeten ervoor zorgen dat men niet door rood rijdt.

Wat betreft de haltes voor het openbaar vervoer, heeft het GVB aan het stadsdeel gevraagd of de haltes recht tegenover elkaar kunnen komen. Hiervoor zijn twee varianten, één met de huidige ligging van de sporen en één met een verlegging van de sporen.

Variant 1: Omdat de bus breder is dan de tram, sluit de halte voor de tram niet naadloos aan. Er is 65 cm hoogteverschil tussen tram en halteperron. Omdat de tram niet vlak naast het trottoir kan stoppen, betekent dit dat je eerst de stoep af moet stappen en dan een stap omhoog moet maken om de tram in te kunnen. Hierdoor wordt niet voldaan aan de verplichting een optimale halte te maken. Bij een optimale halte stap je namelijk gelijkvloers in de tram of bus.

Het alternatief (variant 2) is spoorverlegging. Door een slinger in het spoor te leggen kom je precies goed uit bij de halte en kun je gelijkvloers instappen. Deze optie moet nader onderzocht worden op haalbaarheid. Deze variant kost veel geld, bovendien is het tramspoor onlangs vernieuwd.

*Mevrouw Geusebroek* voegt toe dat de haltes bij het Eerste Marnixplantsoen in beide varianten 25 tot 30 parkeerplaatsen kosten. [*mevrouw* vraagt of er dan ook 25 vergunningen worden ingenomen?]

## **VRAGEN EN OPMERKINGEN**

*De voorzitter* inventariseert de vragen en opmerkingen. Later volgt beantwoording per onderwerp.

*Mevrouw Koopman en anderen* merken op dat veel mensen de stadsdeelkrant niet hebben ontvangen (het lijkt erop dat evenzijde de stadsdeelkrant wel heeft ontvangen,

de onevenzijde niet). Vele bewoners waren daardoor niet op de hoogte van deze informatieavond. Misschien is een brief handiger. *De wethouder* antwoordt dat het stadsdeel sinds tien weken een stadsdeelkrant heeft die iedere maandag verschijnt. Hierin staan de informatie- en inspraakavonden. Uit oogpunt van kosten heeft het stadsdeelbestuur gekozen voor deze stadsdeelkrant in plaats van huis aan huis uitnodigingen. Wie de krant niet krijgt bezorgd, kan op maandagavond het nabezorgnummer (4802888) bellen.

*De heer Nilsson* constateert dat men diep heeft nagedacht over het verbeteren van de veiligheid in de Marnixstraat. Hij legt een relatie met de actie Stoplicht Marnixstraat die ruim een jaar geleden is begonnen en 200 handtekeningen heeft opgeleverd. Hij vraagt hoe men verdere suggesties kan doen.

*De voorzitter* antwoordt dat iedereen vanavond suggestie kan doen, of suggesties later kan mailen of toesturen.

*De wethouder* stelt dat de handtekeningenactie betrokken is bij de planvorming in die zin dat gekeken is naar een zo veilig mogelijke oplossing bij het Eerste Marnixplantsoen. Op dit moment hoort bij de aanpak het verwijderen van het verkeerslicht. Twee jaar geleden is dit ook op de Prins Hendrikkade gebeurd. De verkeerspolitie had hierop aangedrongen omdat het verkeerslicht schijnveiligheid bood. Zowel auto's, fietsers als voetgangers gingen door rood.

*De heer Nilsson* is het hiermee eens, je kunt het stoplicht beter weghalen. Maar bedenkt zich daarna: het is namelijk wel handig dat wanneer het verkeer moet stoppen voor rood licht, de overstekende fietser hiervan kan profiteren. Wat betreft het versmallen van de weg, vraagt de heer Nilsson of het verkeer hierdoor niet vastloopt. Temeer daar het verkeer ook achter de halterende bus moet wachten.

*Mevrouw Koopman* gelooft niet dat de auto's achter de halterende bus stoppen, zij zullen via de trambaan de bus passeren. Dat gebeurt nu al bij het Marnixplein. Zij stelt voor de Marnixstraat éénrichtingverkeer te maken.

*Mevrouw Muller* woont midden in de Marnixstraat. Gevaarlijk vindt zij het haastige sluipverkeer dat de Marnixstraat verkiest boven de Nassaukade. Straks komt dit sluipverkeer ook geen stoplicht meer tegen. Er is wel een vernauwing maar die is in verband met de bussen toch nog tamelijk breed. Bovendien rijden de bussen slechts eens in het kwartier en 's nachts helemaal niet. Het is dan ook vooral 's avonds en 's nachts (zie je de rode streep ook niet) gevaarlijk. *Mevrouw Muller* pleit voor eenrichtingverkeer, anders blijft het sluipverkeer bestaan.

*Mevrouw Veldhoen* vraagt of er maatregelen worden genomen om de hoge snelheden tegen te gaan. Komen er bijvoorbeeld borden of flitspalen? Ook stelt zij voor de maximumsnelheid in de Marnixstraat te verlagen.

*Mevrouw Van Bennekom (Fietsersbond)* constateert dat de plannen een aantal verbeteringen bevatten, maar dat de echte problemen niet worden aangepakt. Dit zijn de snelheid en het sluipverkeer. Het sluipverkeer komt vanaf de Nassaukade en neemt de Marnixstraat omdat dat sneller is. De Fietsersbond stelt voor een knip voor het autoverkeer te maken. Dit betekent de Marnixstraat afsluiten voor autoverkeer (m.u.v. het bestemmingsverkeer), niet voor het openbaar vervoer.

*Mevrouw Veldhoen* merkt op dat de Marnixstraat open gehouden wordt voor ambulance en brandweer. Daarom komen er ook geen verkeersdrempels. Het stoplichte is het enige alternatief, dat kunnen brandweer en ambulance passeren in geval van nood.

*Mevrouw Van Vliet* wijst op het dubbelparkeren, dit is volgens haar het grootste probleem en de plannen lossen dit probleem niet op.

*Meneer V/d Heijden* stelt dat de straat uitnodigt tot plankgas. Hij pleit voor het invoeren van 30km in de Marnixstraat.

*Mevrouw De Wit* vraagt waarom de uitrit bij de Westerstraat nu weer versmald wordt, deze is pas nog verbreed.

*Mevrouw Dekker* stelt voor de nieuwe voetgangersoversteekplaats tegenover het zwembad te verplaatsen richting Westerstraat (iets meer naar het noorden). Dit geeft wel een langere oversteek, maar dit kun je ondervangen door vluchtheuveltjes.

Mensen zullen toch op deze plek gaan oversteken, het is de logische oversteek van Westerstraat naar zwembad.

*Mevrouw Muller* stelt dat de stukken tussen de kruispunten erg lang zijn. Als je niets doet tegen het snelle rijden, moeten er meer oversteekplaatsen komen.

## **BEANTWOORDING**

### **Beantwoording wethouder**

*Eenrichtingverkeer Marnixstraat:* hierover is tijdens de voorbereiding gesproken. In de Marnixstraat is dit om financiële redenen niet uitgevoerd. Eigenlijk kun je alleen eenrichtingverkeer invoeren als je een herprofilering uitvoert die daarbij hoort, dan heb je een speciale inrichting voor eenrichtingverkeer. Anderzijds zou je kunnen kijken hoe je met het huidige profiel altemeer eenrichtingverkeer kan creëren. Te denken valt aan verbodsborden en klaphekjes op de trambaan. De heer Vijfhuizen gaat hier straks verder op in. Eenrichtingverkeer zal wel leiden tot meer verkeer op de Nassaukade. De bewoners daar zullen hierover ook een mening hebben. Verder vereist eenrichtingverkeer ook het maken van een verkeerscirculatieplan. De wethouder refereert aan het verkeerscirculatieplan voor de Noord Jordaen, dat niemand wilde. Je sluit de straat in feite af voor doorgaand verkeer. Maar hierdoor zal ook het bestemmingsverkeer soms om moeten rijden. Samenvattend: de wethouder zegt niet onmiddellijk nee tegen eenrichtingsverkeer, maar dit heeft wel consequenties waaronder een verkeerscirculatieplan. Overigens zal de Marnixstraat ook bij eenrichtingverkeer een ontsluitingsweg blijven. Hierbij hoort een snelheid van 50km per uur. Het louter neerzetten van 30km-borden heeft totaal geen zin en mag wettelijk ook niet. Binnen een 30km gebied moet je met maatregelen als drempels en chicanes de automobilist verleiden tot het rijden van 30km/uur. Dit betekent een zeer dure nieuwe inrichting (miljoenenbedrag). Met de invoering van eenrichtingverkeer zal wel veel sluipverkeer verdwijnen (de wethouder schat dit op zestig procent van het totale verkeer in de straat) waardoor het een stuk veiliger wordt. Afgaand op zijn eerste gevoel, wil de wethouder in het vervolgtraject kijken of eenrichtingverkeer wenselijk is. Zo ja, dan zal hij dit opnieuw met de buurt bespreken. Maar de heer Vijfhuizen zal hier zo dadelijk ook iets over zeggen.

*Versmalling uitrit Westerstraat:* De uitrit is nu zeer breed (circa 20 meter). Er kunnen drie auto's naast elkaar staan, waardoor het zicht verdwijnt. Uit alle onderzoeken blijkt dat het veiliger is als er slechts plaats is voor één auto staat die of naar links of naar rechts gaat. *Meer oversteekmogelijkheden:* de wethouder is niet enthousiast over dit voorstel. De kruispunten liggen circa 500 meter uit elkaar. Ook al leg je midden tussen twee kruispunten een extra oversteek aan, dan blijven de afstanden tussen de oversteekplaatsen groot. Voor een voetganger is vijftig meter al ver. Bovendien creëren de zebra's schijnveiligheid. *Mevrouw Muller* vraagt niet om extra zebra's, maar om versmallingen waar je makkelijker kunt oversteken. Dit kan bijvoorbeeld door de trottoirkoppen tegenover elkaar te plaatsen of door het maken van een rustpunt halverwege de oversteek.

## **Beantwoording de heer Vijfhuizen**

*Eenrichtingverkeer:* het huidige profiel is symmetrisch, om de straat goed in te richten voor eenrichtingverkeer zou je eigenlijk de trambaan moeten verleggen. Dan kun je aan de ene kant een rijstrook neerleggen, daarnaast een fietsstrook en aan de andere kant een fietspad in de tegenrichting. Dit is niet ter sprake. Het verzoek is nu om niet door een nieuw profiel, maar door een afsluiting eenrichtingverkeer in te voeren. Het gaat om een enorme lengte. Borden zijn niet voldoende, die neemt men voor kennisgeving aan. Je moet een fysieke infrastructurele oplossing vinden. Dit is hier lastig. Er is geen ruimte voor een aparte rijbaan naast de tram. Dit betekent dat de auto's over de trambaan moeten rijden. Hierdoor is het onmogelijk het eenrichtingverkeer fysiek af te dwingen. Klaphekjes e.d. volstaan niet. Men moet er namelijk in een richting wel door kunnen. Hierdoor kan men fysiek ook de andere kant op (door de hekjes te omzeilen). Een ander nadeel van eenrichtingverkeer is, dat de parkeerplaatsen aan een kant van de straat onbereikbaar worden. Dit betekent dat de helft van de parkeerplaatsen verdwijnt. *Mevrouw* stelt voor om aan een kant van de straat een tweerichtingenfietspad te maken en aan de andere zijde eenrichtingverkeer voor auto's. *De heer Vijfhuizen* antwoordt dat dit in principe kan. Dit gaat wel ten koste van de helft van de parkeerplaatsen. Een tweerichtingenfietspad is 3m50 breed, de tram heeft ook een bepaalde breedte nodig. (Dit kost wel parkeerplaatsen). Bovendien is het de vraag of je hiermee de echte problemen oplost. De problemen doen zich met name voor bij de kruispunten. Bij een tweerichtingenfietspad bevindt een deel van de fietsers zich bij een kruispunt aan de verkeerde kant van de weg. Om een veilige overstek mogelijk te maken voor die fietsers, zijn ingrijpende maatregelen nodig. *Mevrouw Van Bennekom* stelt dat de Fietsersbond pleit voor een volledige knip: geen eenrichtingverkeer maar helemaal geen autoverkeer. *De heer Vijfhuizen* antwoordt dat dit op zich altijd mogelijk is. Het is wel raadzaam eerst aan de hand van tellingen na te gaan hoe omvangrijk het sluipverkeer werkelijk is. Er zijn geen actuele cijfers, maar oude cijfers geven aan dat er niet substantieel veel sluipverkeer is. *Mevrouw Muller* merkt op dat de tijdelijke afsluiting van de Korte Marnixstraat zichtbaar minder auto's gaf die bovendien minder hard reden. *De heer V/d Heijden* merkt op dat dit kwam doordat er sluiproutes waren. *Bewoonster Korte Marnixkade* bevestigt dit, in de periode dat de Korte Marnixstraat was afgesloten, ging er een jakkerende stroom auto's over de Korte Marnixkade. *De voorzitter* concludeert dat tellingen duidelijk zullen maken in hoeverre er sprake is van sluipverkeer. *De heer Vijfhuizen* merkt daarbij op dat het niettemin lastig is vast te stellen. Wat is sluipverkeer? Misschien moeten de meeste automobilisten drie straten verderop zijn. Dit achterhalen vraagt om een zeer uitgebreid onderzoek. Verder merkt de heer Vijfhuizen op dat bij het louter toestaan van bestemmingsverkeer, er wel keermogelijkheden moeten zijn voor dit bestemmingsverkeer. *Mevrouw Muller* suggereert twee keermogelijkheden: de brug bij de Korte Marnixstraat en daar waar de lange tramhalte komt. *Meneer Nilsson* vindt dat men zich ook moet verplaatsen in mensen in een motorvoertuig. Een volledige knip gaat te ver.

*Oversteek Marnixbad:* de overstek kan niet opschuiven naar het noorden. Dit geeft problemen met bus, tram en autoverkeer. Het is niet mogelijk hier steunpunten te maken. Ook zou hiervoor de invalidenparkeerplaats moeten worden verplaatst. De geplande locatie van de overstek is aangegeven door bewoners. *Mevrouw Dekker* vindt de steunpunten niet noodzakelijk en is van mening dat het wel mogelijk is om de overstek naar het noorden op te schuiven. *Uitrit Westerstraat:* wordt versmald zodat er straks nog maar plaats is voor één auto. *Bewoners* geven aan dat de uitrit

destijds is verbreed, omdat dit prettig was voor verkeer dat vanaf de Marnixstraat linksaf de Westerstraat ingaat. In de tijd dat de uitrit smaller was, was er sprake van een gevaarlijke situatie. Zeker op momenten dat er een tram stond bij de halte. *De heer Vijfhuizen* stelt dat in de nieuwe situatie de halte een andere plek heeft. *Snelheid*: in de nachtelijke uren rijdt men iets harder dan 50km/uur. Dit lijkt hard, maar 50 km/u mag. Het is de bedoeling de gemiddelde snelheid omlaag te krijgen door de weg optisch te verkleinen. Dit door de aanleg van de rode fietsstroken. *Extra oversteekmogelijkheden*: het is mogelijk de trottoirkoppen tegenover elkaar te plaatsen. De huidige plekken van de koppen zijn gebaseerd op de bestaande situatie, dit kan anders. *Dubbelparkeren*: het is wettelijk niet toegestaan op fietsstroken te parkeren. Hierop kan straks dus beter gehandhaafd worden Nu mag het theoretisch wel.

## **TWEEDE RONDE VRAGEN EN OPMERKINGEN**

*Mevrouw Muller* vraagt wat er op de kruising Bloemgracht verbetert voor de mensen die uit de Bloemgracht komen. Zij worden door auto's plat gereden en automobilisten kunnen onmogelijk de linksafslag overzien. Verder begrijpt mevrouw Muller dat de weg voor het Marnixbad breder wordt. Dit betekent dat ook de zebra bij de hoek breder wordt en dit is toch al geen fijne zebra.

*Mevrouw* wijst op onoverzichtelijke verkeerssituatie in de ochtend bij de kruising voor het Marnixbad. Hier fietsen kleine kinderen van de Aloysiusschool, er komt verkeer vanaf de brug en verkeer van de Marnixstraat. Veel mensen slaan linksaf, maar ook veel mensen gaan rechtdoor. Niemand weet wie voorrang heeft en wat hij moet doen. *Meneer* vraagt of er -wanneer het stoplicht bij de Nieuwe Willemsstraat verdwijnt- een waarschuwingslicht (of ander accent) kan komen, zodat auto's weten dat zij een zebrapad naderen. Ten tweede kan meneer zich niet voorstellen dat automobilisten zich aan de snelheid houden. Hij stelt voor door middel van spandoeken of borden automobilisten te wijzen op het matigen van hun snelheid. De straat nodigt nu eenmaal uit tot hard rijden, ervaart meneer ook zelf.

*Mevrouw De Voogd* begrijpt niet waarom alle drukke straten in Amsterdam verkeerslichten hebben en de Marnixstraat niet. Zij gelooft niet dat hier net iets te weinig verkeer is voor verkeerslichten, zoals eerder betoogd.

*De heer V/d Heijden* vraagt of de stoepen meegenomen worden in de aanpak.

*De heer Nilsson* vraagt of de fietsstroken alleen een andere kleur krijgen of dat zij ook met een 'ribbel' worden gescheiden van de rijweg. In geval er een ribbel komt, mag deze niet gevaarlijk zijn voor uitwijkende motorrijders. Verder vindt ook de heer Nilsson dat de straat uitnodigt tot hardrijden, voor je het weet rij je te hard. Hij stelt voor elektronische borden op te hangen met 'u rijdt te hard' of een licht dat bij 45 km groen is, bij 50 km oranje en bij 51 km rood (zoals in Spanje). Erachter kun je eventueel een flitser plaatsen.

*Mevrouw Muller* gelooft ook dat niet iedereen zich aan de gemiddelde snelheid houdt. De enkeling die zich niet aan de snelheid houdt is levensgevaarlijk.

*Meneer* pleit voor meer groen in de straat. Nu is er vrijwel helemaal geen groen, dit maakt de straat zo lelijk en geeft het idee dat er hard gereden kan worden.

*De heer V/d Heijden* stelt voor om als de Marnixstraat klaar is boombakken te plaatsen, zoals in de Planciusstraat.

*Mevrouw Veldhoen* vraagt waarom het Marnixplantsoen een skatebaan heeft gekregen. Deze is weliswaar prachtig, maar mevrouw Veldhoen vindt veiligheid



belangrijker en had liever gezien dat het geld van de skatebaan naar een veilige Marnixstraat zou zijn gegaan.

## **BEANTWOORDING**

### **Beantwoording wethouder**

*Skatebaan of veiligheid:* de wethouder vindt zowel veiligheid als voorzieningen voor jongeren belangrijk. De helft van het geld voor de skatebaan kwam uit het Groenfonds. Bovendien was er in deze buurt weinig te doen voor de oudere jeugd.

*Mevrouw Muller* merkt op dat de skatebaan een daverend succes is. *De wethouder* is blij met de positieve geluiden over de skatebaan. Bij de inspraak waren een aantal bewoners bang voor overlast. Er blijkt nu geen overlast te zijn, ook geen geluidsoverlast. *Groen:* de wethouder zal kijken wat mogelijk is. Vanwege de kabels en leidingen ondergronds, is het waarschijnlijk niet mogelijk om bomen te planten.

Maar boombakken zoals in de Planciusstraat zouden wel kunnen, er moet dan echter wel geld voor zijn. Het groen kan ook gefaseerd worden aangebracht. Ook moet er een voldoende breed voetpad overblijven. *Spaanse verkeerslichten e.d. :* komen als opmerking in het verslag. *Stoepen:* mevrouw Geusebroek er is geld voor het vervangen van het voetpad bij de gerenoveerde panden aan de Marnixstraat huisnummer 65 t/m 121 en voor het vervangen van het voetpad bij de brandweer.

Voor de rest van de voetpaden is in dit project geen geld opgenomen. Middelen voor de opknapbeurt van de voetpaden worden aangevraagd in het traject van de jaarlijkse gebiedsgerichte aanpak. Wel worden verroeste fietsenrekken en de (scheefstaande) paaltjes weggehaald. *Kruising Bloemgracht:* *Mevrouw Muller* licht dit nogmaals toe: de fietser die uit de Bloemgracht komt heeft voorrang op het linksafslaande autoverkeer. Hij wordt echter platgereden. De automobilist ziet hem gewoon niet. *De heer Vijfhuizen* antwoordt dat iedereen zich aan de verkeersregels moet houden. Uit de analyse komen de ongelukken zoals mevrouw Muller die beschrijft overigens niet naar voren. *Onoverzichtelijke verkeerssituatie bij Marnixbad:* straks zullen de rode fietsstroken en belijning duidelijker aangeven waar ieders plek op de weg is. Verder moet iedereen zich aan de algemene verkeersregels houden. *Lengte zebrapad bij Marnixbad:* hier is sprake van een misverstand. De oversteek naar de Zaagpoortbrug aan de zijde van het Marnixbad verandert niet.

*Zebra aangeven:* er zijn veel mogelijkheden om zebra's aan te geven. Te veel toeters en bellen leiden echter de aandacht af. Als je iets neerzet, moet het logisch zijn, men moet de blik op het verkeer gericht houden. *Verkeerslichten in de Marnixstraat:* verkeerslichtenregelingen moeten geloofwaardig zijn. Anders worden ze genegeerd. *De heer Nilsson* stelt voor de lichten geloofwaardig te maken door een flitspaal erachter te plaatsen.

*Scheiding fietsstrook/rijbaan:* er komt geen verhoging tussen fietsstrook en rijbaan. Anders krijg je het effect van wiel in de trambaan. De parkeerplaatsen worden uitgevoerd in klinkers, de fietsstroken in asfalt. *Mevrouw Muller* wijst op de grote spleet tussen de betontegels die het GVB naast de tramrails heeft gelegd en de aansluiting op het asfalt. Hierdoor ontstaat een extra – levensgevaarlijke- gleuf.

## **NOG EEN AANTAL OPMERKINGEN**

*Mevrouw* doet de suggestie een voorsorteerplek te maken voor de fietsers die van de Zaagbrug naar de Westerstraat gaan. De fietsers die rechtdoor gaan in de Marnixstraat moeten er dan achterlangs kunnen.

*Mevrouw* heeft het gevoel dat de plannen al behoorlijk vastliggen. Is dit zo? Zou het nog eenrichtingverkeer kunnen worden? Zou het nog een straat kunnen worden zonder autoverkeer?

## **SLOTBEANTWOORDING WETHOUDER**

*De wethouder* stelt dat het moment waarop je een informatieavond houdt, moeilijk te bepalen is. Heb je nog niets voorbereidt, dan kun je de vragen niet beantwoorden. Zoek je dingen uit, dan kun je veel vragen beantwoorden, maar hebben mensen het idee dat alles al beslist is. De wethouder zal de suggesties en opmerkingen heel goed bekijken. Dit geldt niet alleen voor het groen maar ook voor het eenrichtingverkeer. De wethouder proeft dat een aantal mensen veel voelt voor eenrichtingverkeer. De heer Vijfhuizen heeft hier het een en ander over gezegd met name over de fysieke aanpassingen die hiervoor verricht zouden moeten worden en de financiële haalbaarheid, de wethouder heeft aangegeven dit nog eens goed te willen bekijken. In de volgende fase wordt duidelijk aangegeven waarom eenrichtingverkeer wel of niet mogelijk is. Dit geldt ook voor de andere suggesties.

*De heer Nilsson* voegt nog een suggestie toe. Hij stelt voor het pad dat achter de skatebaan langs loopt, te verdelen in een fietspad en een voetpad. [weet niet of ik dit goed heb begrepen]

## **VERVOLG**

*Mevrouw Geusebroek* zet het vervolg uiteen. De suggesties en opmerkingen van vanavond worden nader bekeken en overlegd met verschillende instanties binnen de gemeente. Iedereen die de presentielijst heeft ingevuld, ontvangt het verslag van deze avond. Ook de mensen die hun reactie via de mail hebben gestuurd, ontvangen het verslag. Na de zomer (4<sup>e</sup> kwartaal) komt er een inspraakbijeenkomst (mits er voldoende garantie op financiering van het project is). Na de inspraak zal het dagelijks bestuur een besluit nemen en het definitief ontwerp vaststellen. Daarna volgt het voorbereiden van de uitvoering. Tussentijds kan men suggesties mailen naar [Lgeusebroek@centum.amsterdam.nl](mailto:Lgeusebroek@centum.amsterdam.nl)

## **SLUITING**

*De voorzitter* constateert dat het een nuttige en positieve avond is geweest en bedankt iedereen hartelijk voor zijn of haar bijdrage en sluit de informatieavond om 22.10 uur.