

Bijlage 3 Afgevalen alternatieven autotoeritten

Deze bijlage geeft een overzicht van afgevalen alternatieven voor de autotoeritten die in de uitgangspuntenfase zijn onderzocht. Per alternatief worden de argumenten beschreven, waarom een alternatief onwenselijk of onhaalbaar is.

Toerit vanaf de Marnixkade

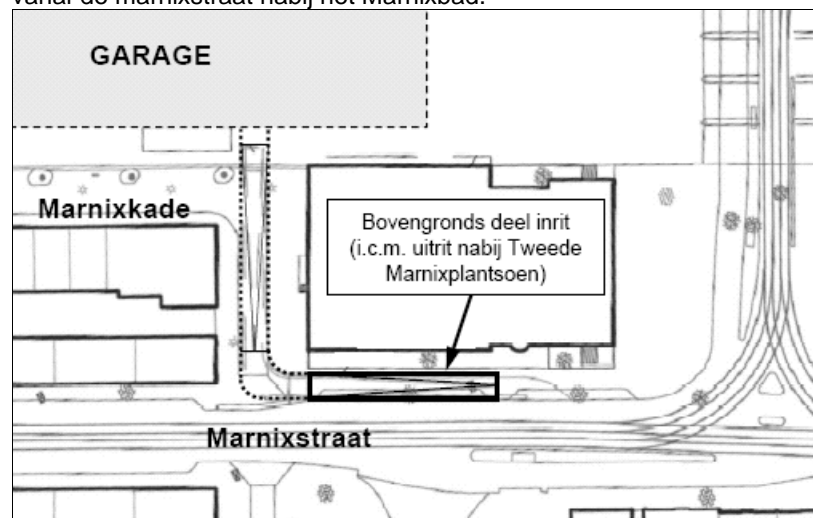
De Marnixkade is relatief smal, waardoor autotoeritten moeilijk inpasbaar zijn. Door de beperkte afstand van de toeritten ten opzichte van de aanliggende bebouwing, nemen uitvoeringsrisico's toe. Tenslotte voldoet een toerit vanaf de Marnixkade niet aan het uitgangspunt om de garage rechstreeks op een hoofdroute aan te sluiten.

Minder haalbaar vanwege:

- moeilijk inpasbaar in openbare ruimte
- bouw dicht bij bebouwing, bouwrisico's
- niet direct vanaf hoofdroute bereikbaar

Toerit in Marnixstraat

Het is technisch mogelijk om een in- en uitrit te maken in de Marnixstraat, maar zeer complex. Door de in- en uitritten al in de Marnixstraat te laten dalen en ondergronds af te buigen naar de Singelgracht, is voldoende lengte beschikbaar om deze te realiseren. De in- en uitrit moeten (vanwege de beperkte breedte) aan het begin en eind van de Marnixstraat worden gerealiseerd, waarbij van de dwarsstraten naar de Singelgracht gebruik wordt gemaakt. In figuur @@@ is ter indicatie een inritconstructie weergegeven vanaf de marnixstraat nabij het Marnixbad.



Figuur @@@ Indicatie inrit vanaf Marnixstraat

Door de beperkte ruimte en de verschillende verkeersfuncties, waaronder de hoofdroutes fiets en OV, is dit alternatief zeer moeilijk inpasbaar. Daarnaast zijn de bouwrisico's relatief groot, omdat over een lange afstand dicht langs de bebouwing wordt gewerkt.

Fout! Geen tekst met
Fout! Geen tekst met
Fout! Geen tekst met
Fout! Geen tekst met

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Westerpark

Integraal Programma van Eisen Singelgrachtgarage MarnixFout! Geen tekst met opgegeven opmaakprofiel in

Tenslotte voldoet een toerit vanaf de Marnixkade niet aan het uitgangspunt om de garage rechstreeks op een hoofdroute aan te sluiten.

Minder haalbaar vanwege:

- zeer moeilijk inpasbaar in openbare ruimte
- bouw dicht bij bebouwing, bouwriscico's
- veel verkeersfuncties op beperkte ruimte
- niet direct vanaf hoofdroute bereikbaar

Toerit vanaf dwarsstraten Marnixkade

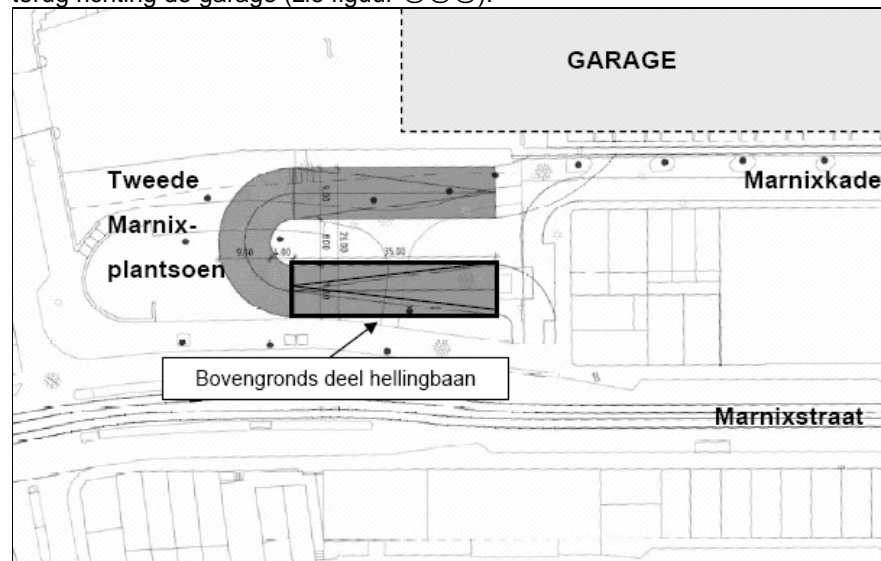
De dwarsstraten van de Marnixkade (Tweede Marnixplantsoen, Nieuwe Egelantiersstraat, Nieuwe Tuinstraat, Marnixplein) zijn breder dan de Marnixkade en daarmee mogelijk geschikt voor een in- of een uitrit. De straten zijn echter niet lang genoeg (ca. 26 meter tot de Marnixkade en ca. 38 meter tot de Singelgracht) om een hellingbaan naar de garage (ca. 80 meter) onder te brengen.

Onhaalbaar vanwege:

- straten te kort voor inpassing hellingbaan naar garage

Toerit in Tweede Marnixplantsoen

Het is technisch mogelijk om een dubbele hellingbaan voor in- en uitrijdend verkeer te maken in het Tweede Marnixplantsoen. Vanwege de lengte van de hellingbanen, is het noodzakelijk om haaks aan te sluiten op de rijweg van het Tweede Marnixplantsoen. Halverwege het plantsoen eindigt het open deel van de hellingbaan en buigt ondergronds terug richting de garage (zie figuur @@@).



Figuur @@@ Indicatieinrit in Tweede Marnixplantsoen

Voor de bouw moet het grootste deel van het plantsoen worden opgenomen, hetgeen een zeer grote afbreuk doet aan de natuurwaarde en historische waarde van het plantsoen. Ook zijn de uitvoeringsrisico's relatief groot, omdat het diepe deel van de toerit op korte afstand van belendingen wordt gebouwd.

Fout! Geen tekst met
Fout! Geen tekst met
Fout! Geen tekst met
Fout! Geen tekst met

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Westerpark

Integraal Programma van Eisen Singelgrachtgarage MarnixFout! Geen tekst met opgegeven opmaakprofiel in

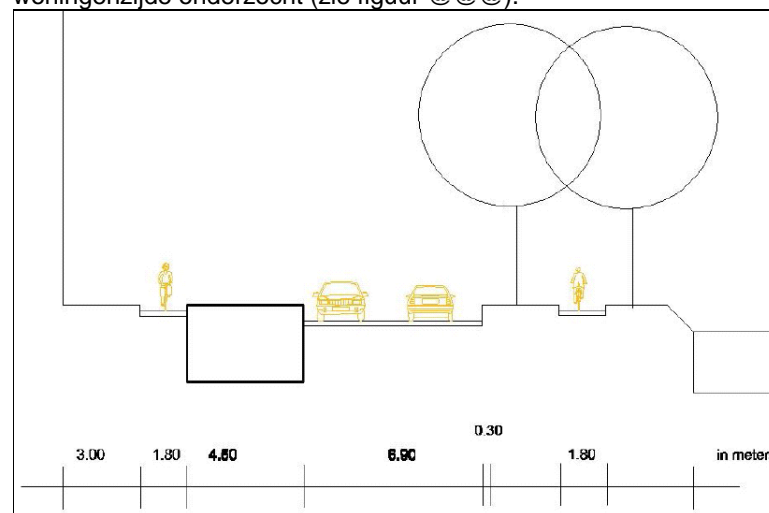
Tenslotte is het onwenselijk om extra garageverkeer via de Marnixstraat te leiden op een punt waar verschillende verkeersfuncties samenkomen (kans op ongelukken).

Minder haalbaar vanwege:

- afbreuk natuurwaarde en historische waarde plantsoen
- bouw dicht bij bebouwing, bouwriscico's
- veel verkeerskundige functies, kans op ongelukken

Toerit in Nassaukade aan de woningzijde

Als variatie op de parallelle toerit in de boulevard is een profiel met in- en uitrit langs de woningzijde onderzocht (zie figuur @@@).



Figuur @@@Parallelle in- en uitrit Nassaukade aan woningzijde

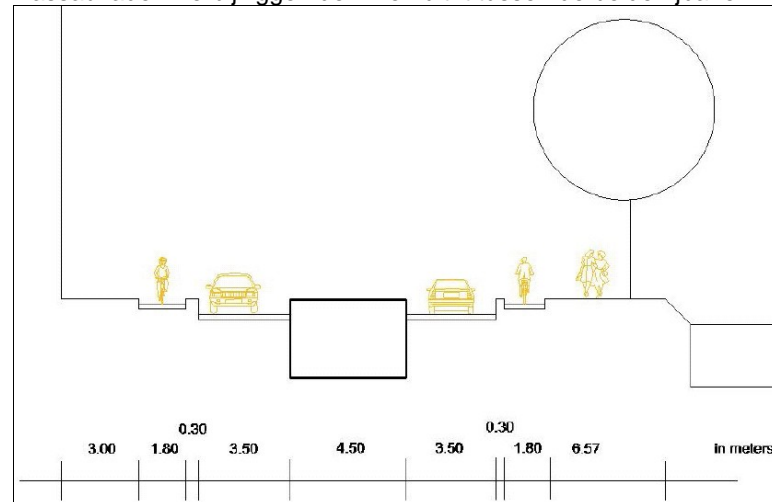
Voordeel van deze variant is dat de beoogde wandelboulevard in de eindsituatie ongemoeid blijft. De toeritten worden echter op veel kortere afstand van de belendingen gebouwd, waardoor de uitvoeringsrisico's relatief groot zijn. Daarnaast ondervinden bewoners hinder (geluid en uitlaatgassen) van in- en uitrijdend garageverkeer op korte afstand van de woningen.

Minder haalbaar vanwege:

- bouw dicht bij bebouwing, bouwriscico's
- overlast van in- en uitrijdend garageverkeer

Toerit in Nassaukade in de middenligging

Een in- en uitrit in de middenligging is een andere variant van de parallelle toerit in de Nassaukade. Hierbij liggen de in- en uitrit tussen de beide rijbanen in (zie figuur@@@).



Figuur @@@ Parallelle in- en uitrit Nassaukade in middenligging

Bij deze variant ligt rijdt het autoverkeer dichters langs de woningen dan in de huidige situatie, waardoor bewoners meer hinder ondervinden (geluid en uitlaatgassen). Ook is het trottoir smaller dan in de andere Nassaukade varianten. Verkeerskundig heeft deze variant het nadeel dat uitrijdend garageverkeer 'naar rechts' moet invoegen, wat vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst is. Ten slotte worden de toeritten op relatief korte afstand van de woningen gebouwd, waardoor bouwrisico's toenemen.

Minder haalbaar vanwege:

- doorgaand verkeer rijdt dichters langs woningen
- uitrijdend garageverkeer moet 'naar rechts' invoegen, minder veilig
- bouw dicht bij bebouwing, bouwrisico's