

BIJLAGE Voorgeschiedenis van het project

Het project kent een lange voorgeschiedenis van planvorming, overleg en besluitvorming. In de navolgende paragrafen is de totstandkoming van het plan en ook het plan zelf toegelicht.

Programma akkoord stadsdelen 2006-2010

In het Programmakkoord 2006-2010 van Stadsdeel Centrum en Stadsdeel West is de doelstelling opgenomen de stad autoluwer, veiliger en schoner te maken. Ook moet meer openbare ruimte vrijkomen voor voetgangers, kinderen en fietsers. Op het gebied van verkeer en parkeren zijn diverse specifiekere doelstellingen geformuleerd, waaronder het realiseren van parkeergarages voor bezoekers en vooral bewoners.

Met het vaststellen van de notitie 'Parkeergarages in Stadsdeel Amsterdam-Centrum' heeft het dagelijks bestuur van het Stadsdeel Centrum op 23 oktober 2007 nadere invulling gegeven aan de doelstellingen uit het Programmakkoord. Hierin is door de bestuurders van dit Stadsdeel de intentie vastgelegd om in de bestuursperiode 2006-2010 een start te maken met vier parkeergarages, waarvan ook één in de Singelgracht bij het Marnixbad.

Deze parkeergarage biedt ook voor het stadsdeel West kansen voor verbetering. In het Programmakkoord uit 2006 en het Coalitieakkoord West 2010-2014 van het stadsdeelbestuur is vastgelegd dat er parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven in ruil voor meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Voor de Frederik Hendrikbuurt is een toekomstvisie vastgesteld ("Visie en Plan van Aanpak Frederik Hendrikbuurt", vastgesteld door stadsdeelraad West, 23 juni 2009) waarbij een aantal parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven. Deze opgeheven parkeerplekken kunnen worden gecompenseerd in de ondergrondse parkeergarage in de Singelgracht.



Op 20 november 2007 hebben de dagelijkse besturen van stadsdeel West en Centrum een bestuursopdracht vastgesteld voor de planuitwerking voor de parkeergarage Marnix. Daarin is aangegeven dat de beide dagelijkse besturen in de bestuursperiode op basis van een strategisch beslisdocument een go/no-go besluit nemen, met betrekking tot de realisatie van een garage in de Singelgracht bij het Marnixbad. Daartoe is in eerste instantie een Nota van Uitgangspunten opgesteld en daarna een Integraal Programma van Eisen. Het Integraal Programma van Eisen is het beslisdocument met het go/no-go besluit. Beide documenten zijn in de navolgende paragrafen toegelicht.

Nota van uitgangspunten 2009

In 2009 is door stadsdeel Centrum en stadsdeel West gezamenlijk gewerkt aan een Nota van Uitgangspunten (hierna: Nota). Op 23 juni 2009 is de Nota vastgesteld in de stadsdeelraad van stadsdeel West en op 25 juni 2009 in de stadsdeelraad van stadsdeel Centrum. In de Nota zijn op basis van onderzoek en analyse de randvoorwaarden voor de parkeergarage ontwikkeld.

De benodigde omvang van de parkeergarage

Conform de bestuursopdracht uit 2007 is een parkeergarage met gemiddeld 800 plaatsen (minimaal 785 en maximaal 815) uitgangspunt. Daarvan zijn er 400 voor stadsdeel West en 400 voor stadsdeel Centrum. Beide stadsdelen hebben een opheffingsnorm van 1:1 vastgesteld voor de hoeveelheid parkeerplaatsen die op straat opgeheven mogen worden. Dat betekent dat zowel stadsdeel West als Centrum 400 parkeerplaatsen op straat zullen opheffen. In de bestuursopdracht is voor de nieuwe parkeergarage uitgegaan van dezelfde verhouding vergunninghouders en bezoekers als op straat.

Locatieonderzoek van de parkeergarage

Er is onderzoek gedaan naar de mogelijke locatie van de parkeergarage. Daarbij zijn verschillende varianten en locaties onderzocht en is bij de vaststelling in de deelraad een keuze gemaakt voor de locatie in de Singelgracht. Voor de garage zijn enkele locaties onderzocht waar deze gerealiseerd kan worden. Elk met zijn voor- en nadelen. In het haalbaarheidsonderzoek, in 2007 verricht door Grontmij Parkconsult (bijlage 2 van de Nota), zijn deze locatiealternatieven beschreven en geanalyseerd. In de Nota is het onderzoek samengevat:

Singelgracht tussen Marnixplein en Eerste Marnixplantsoen

Ten opzichte van de doelgroepen en de parkeerplaatsen die komen te vervallen ligt deze locatie redelijk centraal. Ook de ontsluiting vanaf de Nassaukade is voor de hand liggend. Nadelig aan dit alternatief is de ruimte voor de garage. Het overgrote deel van jachthaven Staverno zal (tijdelijk) verplaatst moeten worden en de maximale capaciteit voor een garage in dit rak is kleiner dan tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein.

Egelantiersgracht

Een garage op deze plek ligt minder centraal in het plangebied en de ontsluiting voor het autoverkeer loopt door de Jordaan. De locatie is ook dermate smal dat dit de configuratie mogelijkheden voor het verkeer in de garage sterk beperkt. De bouwwerkzaamheden komen ook dicht langs de gevels.

Frederik Hendrikplantsoen

Deze locatie is centraal gelegen in het plangebied en goed te ontsluiten vanaf de Nassaukade en het Frederik Hendrikplein. De realisatie van een parkeergarage onder het Frederik Hendrikplantsoen gaat ten koste van de huidige natuurwaarden en met name de aanwezige bomen. Deze variant heeft om deze reden niet de voorkeur.

Singelgracht tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein

De garage komt centraal te liggen in het plangebied. Diverse ontsluitingsmogelijkheden zijn voorhanden. Er is in dit rak voldoende ruimte voor een garage met de gewenste capaciteit en inrichting.

Conclusie

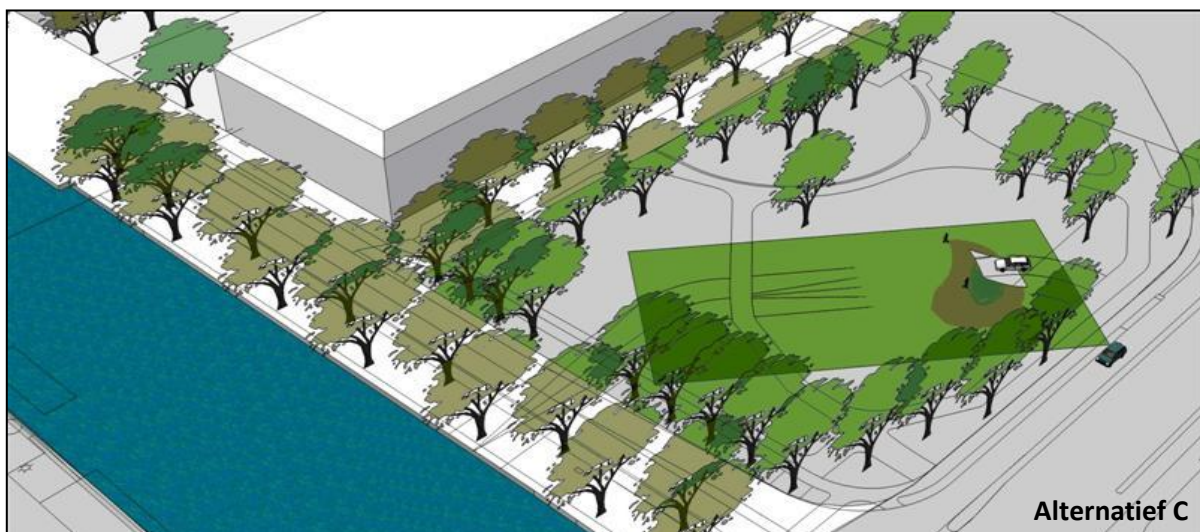
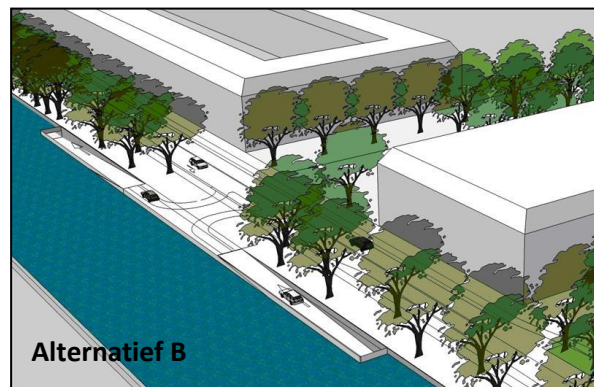
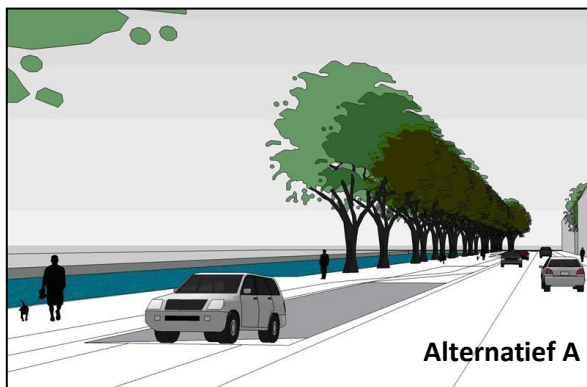
De locatie onder de Singelgracht tussen het Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein is het meest geschikt voor de parkeergarage. Beide stadsdeelraden hebben er voor gekozen

dat dit de locatie is die nader op haalbaarheid onderzocht zou worden. De resultaten hiervan zijn in de Nota van Uitgangspunten uitgewerkt.

Locatie van de in- en uitritten

Uitgaande van de voorkeursvariant onder de Singelgracht tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein is in het kader van de Nota onderzocht op welke plekken de in- en uitrit van de parkeergarage zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is als randvoorwaarde aangehouden dat de in- en uitrit moet aansluiten op een weg die voldoende capaciteit heeft om het verkeer van en naar de parkeergarage goed te kunnen laten afwikkelen. Bij het bepalen van de alternatieven is de Marnixkade afgevalen, omdat deze straat deze capaciteit niet heeft en is ontworpen en ingericht als woonstraat/buurtstraat (30 kilometer zone) met weinig ruimte op de kade en in het water om in- en uitritten naar een parkeergarage te realiseren.

Een vergelijking van mogelijke alternatieven heeft uiteindelijk geresulteerd in drie haalbare alternatieven voor de plek van de in- en uitritten. Bij alternatief A worden de in- en uitrit gerealiseerd langs de Nassaukade, in de wandelboulevard die wordt gerealiseerd op de plek waar nu parkeerplaatsen op straat zijn. Bij alternatief B wordt de in- en uitrit ook gerealiseerd langs de Nassaukade, maar dan in het water van de Singelgracht. Alternatief C gaat uit van een in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen. Op de afbeeldingen zijn de alternatieven uitgebeeld.



Afbeeldingen: alternatieven A, B en C voor de plek van de ontsluiting

In de Nota is nog geen keuze gemaakt voor één van de alternatieven. De keuze is gemaakt bij de vaststelling van het Integraal Programma van Eisen (zie paragraaf 2.3).

Integraal Programma van Eisen (2010)

Op 26 januari 2010 is het Integraal Programma van Eisen (hierna: IPvE) door de stadsdeelraad van West vastgesteld. Hetzelfde besluit is op 28 januari 2010 genomen door de deelraad van Stadsdeel Centrum.

Het IPvE beschrijft de eisen en randvoorwaarden waaraan de te realiseren garage moet voldoen. Het IPvE is hierbij gebaseerd op diverse technische en financiële haalbaarheidsonderzoeken. Uit de onderzoeken is gebleken dat de garage ook voldoet aan de (aanvullende) eisen die zijn gesteld in een motie (aangenomen door de stadsdeelraad van 23 juni 2009). Mede naar aanleiding van deze motie zijn aanvullende onderzoeken verricht (second-opinions) die de eerder uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken ondersteunen.

Het IPvE past binnen de kaders van de vastgestelde Nota en verschillende beleidskaders op het gebied van verkeer en parkeren, waaronder de parkeerbeleidsnotitie 'parkeren is manouvreren' (Centrale Stad, 2005), 'de openbare ruimte herwinnen' (Stadsdeel West, 2005) en 'parkeergarages in stadsdeel Amsterdam Centrum' (Stadsdeel Centrum, 2007). De ontwikkeling van de parkeergarage past binnen de gezamenlijke doelstelling van stadsdeel Centrum en West om een haalbaarheidsonderzoek te verrichten naar een parkeergarage in de Singelgracht bij het Marnixbad.

In deze paragraaf zijn de voor het bestemmingsplan relevante bevindingen samengevat. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het IPvE.

Voorkeursvariant

In het IPvE is onderzoek gedaan naar de omvang van de parkeergarage (aantal plekken en afmetingen) en de plek van de in- en uitrit, waarbij de alternatieven uit de Nota van Uitgangspunten zijn aangehouden. Deze zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- consequenties voor de bomen;
- ruimtelijke inpassing;
- verkeerskundige ontsluiting;
- luchtkwaliteit en geluid;
- bouwrisico's;
- bouwkosten.

Uit deze analyse is een voorkeursvariant naar voren gekomen: een smalle parkeergarage met gemiddeld 800 parkeerplaatsen en een ontsluiting in het Frederik Hendrikplantsoen.

Ruimtelijke inpassing

Op basis van het Singelgrachtprofiel wordt voorzien in een wandelboulevard langs het water, ter plaatse van de huidige parkeerplaatsen. Het realiseren van in- en uitritten aan de Nassaukade doorbreekt de wandelboulevard en is om die reden niet gewenst.

Verkeerskundige inpassing

Een parallelle in- en uitrit langs de Nassaukade is alleen bereikbaar vanuit zuidelijke richting. Uitrijdend verkeer kan alleen in noordelijke richting weggrijden. Een garage toert in het Frederik Hendrikplantsoen is echter bereikbaar vanuit alle richtingen en is daarom beter bereikbaar.

Alle varianten kunnen op een verkeersveilige wijze worden aangesloten op het aansluitende wegennet. Ook kunnen de aansluitende wegen en met name de kruisingen het extra garageverkeer verwerken.

Luchtkwaliteit en geluid

Alle garagevarianten voldoen aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidsproductie. De voorkeur gaat uit naar varianten met een gecombineerde in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen, omdat de verkeersintensiteiten in de Frederik Hendrikstraat lager zijn en omdat de afstand van de toeritten tot de woningen groter is.

Bouwwisico's

De verschillende varianten kennen nagenoeg hetzelfde risicoprofiel en zijn daarom niet onderscheidend op dit onderdeel.

Bouwkosten

Een brede garage kan door een gunstiger indeling met 4 parkeerrijen minder langgerekt en daardoor circa 6% goedkoper gebouwd worden. Vanwege het schaalvoordeel is een grotere garage per parkeerplaats nog eens circa 6% goedkoper dan een kleinere variant. De bouwkosten voor een variant met toeritten in de Nassaukade zijn ongeveer gelijk aan een vergelijkbare variant (vorm en capaciteit) met toeritten in het Frederik Hendrikplantsoen.

Consequenties voor de bomen

De bestaande bomen aan de Marnixkade, Nassaukade en het Frederik Hendrikplantsoen bepalen in grote mate het huidige straatbeeld en moeten zoveel mogelijk gerespecteerd en behouden blijven. Voor elke variant geldt echter dat een aantal bomen ten behoeve van de bouw verwijderd moet worden. Voor een toerit in het Frederik Hendrik plantsoen moeten aanzienlijk minder bomen worden verwijderd dan bij een parallelle in- en uitrit langs de Nassaukade. Daarom is gekozen voor een in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen.

Daarnaast is de breedte van de garage bepalend voor het effect op de bestaande bomen. Met een brede garage wordt dichterbij de bomen gebouwd, zodat het effect groter is. Omdat het uitgangspunt is om waar mogelijk de bomen te behouden, is gekozen voor de smalle variant, waarbij meer afstand tot de bomen wordt aangehouden dan bij de brede variant.

Samenvattend

In de tabel is per onderdeel de score voor de verschillende varianten weergegeven.

<i>Toeritten</i>	Nassaukade (NK)			Frederik Hendrikplantsoen (FH)		
<i>Vorm</i>	smal	breed	breed	smal	breed	breed
<i>Capaciteit</i>	800	800	1000	800	800	1000
<i>Effecten op bomen</i>	+/-	-	-	+	+/-	+/-
<i>Bereikbaarheid garage</i>	-	-	-	+	+	+
<i>Luchtkwaliteit en geluid</i>	+	+	+	+	+	+
<i>Bouwwisico's</i>	+	+	+	+	+	+
<i>Bouwkosten</i>	-	+/-	+	-	+/-	+

Uiteindelijk blijkt er na de onderzoeken die zijn verricht in het kader van het IPvE één garagevariant de voorkeur te hebben. Namelijk een smalle garage in de Singelgracht met een capaciteit van 800 plaatsen en een inrit vanuit het Frederik Hendrikplantsoen (stadsdeel West). Bij deze variant kan aan de Nassaukade de dubbele bomenrij grotendeels gehandhaafd blijven. Ook is een variant met een toegang in het plantsoen beter bereikbaar

ten opzichte van de Nassaukade-variant die alleen bereikbaar is vanuit zuidelijke richting (uitrijdend verkeer is alleen in noordelijke richting mogelijk). Bij de afwegingen van de varianten zijn uiteraard ook de milieu-effecten, verkeerskundige effecten, bouwkosten en bouwrisico's meegenomen. De voorkeursvariant voldoet aan de wettelijke kaders.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn de uitgangspunten van het IPvE vertaald door de in- en uitrit van de parkeergarage te positioneren in het Frederik Hendrikplantsoen en de parkeergarage toe te staan op het gehele stuk Singelgracht tussen de brug bij het Marnixplein en de brug aan de zijde van de Tweede Hugo de Grootstraat. Het maximum aantal parkeerplaatsen (800 met een kleine marge naar boven en beneden – 785 tot 815) is in de regels vastgelegd. In het bestemmingsplan is niet de voorkeursvariant vastgelegd, maar is planologisch ruimte geboden om ook een brede garage te bouwen.

Visie inpassing voetgangersentrees en ventilatievoorziening (2014)

Op verzoek van de stadsdelen West en Centrum is door een werkgroep van de gemeente Amsterdam een visie opgesteld over de wijze waarop de voetgangersentrees moeten worden ingepast: Visie inpassing voetgangersentrees en ventilatievoorziening (2014) (hierna: Visie). Deze visie is niet afzonderlijk bestuurlijk vastgesteld. Hiervoor zijn aan de hand van een historische en ruimtelijke analyse stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. De conclusies van de Visie zijn in de onderstaande tekst weergegeven, voor de complete analyse wordt verwezen naar de bijlagen bij de toelichting.

De onderstaande tekst geeft een samenvatting van de Visie weer. Hierin is aangegeven welke ruimtelijke uitgangspunten zouden moeten worden gehanteerd vanuit het cultuurhistorisch en historisch perspectief. In het kader van het bestemmingsplan heeft echter een integrale belangenafweging plaatsgevonden, waarbij naast de cultuurhistorische belangen ook andere ruimtelijke en maatschappelijke belangen zijn gewogen, zoals het behoud van bomen en het behoud van voldoende ruimte op de kade. In hoofdstuk 3 is aangegeven tot welke uitgangspunten deze integrale belangenafweging heeft geleid met betrekking tot de voetgangersentrees.

Historische analyse

Ondanks de wijzigingen in vorm en functie, is de Singelgracht nog steeds een duidelijk herkenbaar structurerend element dat veel vertelt over de geschiedenis van de stad. Een kernkwaliteit is de weidsheid van het open water (de 'blauwe' openbare ruimte). Door het bochtige verloop, het vaak asymmetrische profiel en de combinatie met bosjes en plantsoenen onderscheidt de Singelgracht zich duidelijk van de overige stadsgrachten. De verbinding tussen de 17^e eeuwse stad en de 19^e eeuwse wijken wordt nog steeds gevormd door bruggen. Sommige, zoals de bruggen bij het Weteringscircuit en het Weesperplein zijn uitgegroeid tot asfaltvlaktes waar het water nauwelijks meer waarneembaar is. Andere, zoals de Zaagpoortbrug bij het Frederik Hendrikplantsoen, gaan in maat terug op hun 19^e eeuwse voorganger en passen zeer goed bij de schaal van de Singelgracht.

De Singelgracht tussen Marnixplein en Raampoort vormt samen met de aangrenzende bebouwing aan de Marnixkade en Nassaukade één stedenbouwkundig geheel dat gestalte kreeg tussen 1877 en 1885. Onderlegger was het plan Kalff, waarin de Singel aan de westzijde van de stad werd omgevormd tot een vaarweg die de nieuwe stadsgrachten in West met elkaar verbond. Door de maat van het water, het asymmetrische profiel en de ruime beplanting aan de 'landzijde' bleef de Singelgracht ook herkenbaar als een onderdeel van de 17^e eeuwse stadsomwalling. Bijzondere elementen zijn het Tweede Marnixplantsoen en het Frederik Hendrikplantsoen. Het eerste houdt door zijn hogere aanleg en afwijkende vorm de herinnering levend aan het bolwerk Raampoort en de begraafplaats die hoorde bij de Westerkerk. Het tweede is een schakel in een reeks van groenvoorzieningen aan de

buitenzijde van de Singelgracht die in de 19^e eeuw het 'groene' karakter van de Singelgrachtzone moest waarborgen.

Ruimtelijke analyse

Behalve door de weidsheid van de Singelgracht zelf wordt het karakter van de Singelgrachtzone vooral bepaald door de dubbele en soms driedubbele bomenrij aan de buitenzijde. De binnenzijde heeft een minder eenduidig ruimtelijk karakter: deze is ruimtelijk gezien te verdelen in een aantal onderdelen. De criteria voor de inpassing van nieuwe elementen, zoals de entreevoorzieningen voor voetgangers van de parkeergarage, worden dan ook bepaald door zowel de generieke kenmerken van de gehele Singelgrachtzone als de specifieke kenmerken van de onderdelen. De generieke kenmerken leiden tot generieke criteria.

Deze criteria zijn:

- bij voorkeur niet bouwen in het water;
- de entreevoorzieningen voor voetgangers mogen niet tegenover elkaar liggen, omdat dit plaatselijk leidt tot een ongewenste optische versmalling van de Singelgracht (poorteffect);
- de ruimtelijke karakteristiek van de buitenring is wezenlijk anders dan de ruimtelijke karakteristiek van de binnenring, dat betekent dat de uitgangspunten voor beide zijden verschillen;
- behoud van bestaande bomenstructuur en dubbele bomenrijen, indien nodig met nieuwe aanplant;
- de gewenste wandelpromenade (conform Plan openbare ruimte Frederik Hendrikbuurt 2014) onder de dubbele bomenrij moet vrijgehouden worden van obstakels.

In de lengterichting van de gracht is gezocht naar specifieke locaties voor de entreevoorzieningen voor voetgangers en de ventilatievoorziening, op basis van lokale bijzonderheden in het stedelijk weefsel en bepaald door:

- cultuurhistorische waarden (loswallen);
- landschappelijke waarden (plantsoenen, bomenrijen, taluds);
- de plek van de bestaande bomen;
- routes;
- het plantsoen;
- de technische en functionele mogelijkheden.

De visie is aanleiding geweest om nader met de buurt in gesprek te gaan over de locatie en de omvang van de entreevoorzieningen. Zie in dat kader paragraaf 5.12.

Uitgangspunten voor locatie van de entreevoorzieningen voor voetgangers

Uitgangspunt is het behoud van de aanwezige stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Met de parkeergarage wordt een nieuw element toegevoegd aan het stedelijk weefsel, met als doel de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in de directe omgeving te vergroten. Om die reden is gezocht naar locaties langs of in de Singelgracht waar de voorzieningen terughoudend, maar herkenbaar aanwezig zullen zijn. Vanuit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt heeft de plaatsing van de voetgangersentrees met bovengrondse bebouwing op de kade de voorkeur boven de plaatsing in het water. Ook gezien de functie en het permanente karakter van de voorzieningen ontbreekt een functionele relatie met het water, waardoor plaatsing in of op het water niet voor de hand ligt.

Niettemin wordt plaatsing aan de zijde van de Nassaukade op of in het water mogelijk geacht, mits in de afmetingen en de vormgeving de nodige bescheidenheid wordt toegepast. Dit geldt voor zowel de entreevoorzieningen zelf (gebouw) als de verbinding met de wal

(brug). Voor locaties op de wal blijkt uit de studie dat er voldoende ruimte is voor de entreevoorzieningen, met behoud van het structurerend en groene karakter van de bomenrijen. Met een keuze voor entreevoorzieningen op de wal zullen bomen moeten worden verplaatst of gekapt. Met nieuwe aanplant zal het structurerend karakter van de bomenrijen behouden blijven.

Ten behoeve van de gewenste flexibiliteit is in de visie per locatie gezocht naar een zo groot mogelijk zoekruimte waarbinnen de voorziening geplaatst kan worden. Voor het merendeel van de locaties is echter een heel specifieke locatieaanduiding gewenst. Wat betreft de afmetingen is in de visie uitgegaan van een entreevoorziening van maximaal 21 m² (zonder lift) en 33 m² (met lift) en een maximale bouwhoogte van 4 meter¹.

Criteria generiek - entreevoorzieningen

- Op één lijn met elkaar;
- Geplaatst in de lengterichting van de gracht, evenwijdig aan de kade, zodat deze in het dwarsprofiel van de Singelgracht klein en weinig zichtbaar zijn, vanuit de dwarsstraten levert deze plaatsingsrichting maximaal de gewenste herkenbaarheid;
- Afmetingen van de entrees zo klein mogelijk;
- Als aan de zijde van de Nassaukade gekozen wordt voor plaatsing in het water dan geldt ook plaatsing in de lengterichting van de gracht, evenwijdig aan de kade;
- Zo klein mogelijk beslag van het wateroppervlak;
- De dan noodzakelijke brugverbinding naar de kade en de aanvaarbeveiliging terughoudend en passend bij de entreevoorzieningen vormgeven.

Criteria generiek - entreevoorzieningen voor voetgangers

Uitgangspunt is dat de entreevoorzieningen voor voetgangers op één lijn met elkaar worden gebouwd en worden geplaatst in de lengterichting van de gracht, evenwijdig aan de kade, zodat deze in het dwarsprofiel van de Singelgracht klein en weinig zichtbaar zijn, vanuit de dwarsstraten levert deze plaatsingsrichting de gewenste herkenbaarheid.

Criteria specifiek - entreevoorzieningen Nassaukade

Aan de Nassaukade kunnen de entreevoorzieningen voor voetgangers conform de visie zowel op de wal als in het water worden gebouwd. Er is gezocht naar plekken zonder bomen of met minder bomen, die aan de kade historisch zijn ontstaan: Van Oldenbarneveldtplein en Eerste Hugo de Grootstraat. Deze plekken liggen ook gunstig op de routes in de stedenbouwkundige structuur van de Frederik Hendrikbuurt. Ook ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen, nabij de brug is ruimte voor een entreevoorziening.

1. Frederik Hendrikplantsoen: belangrijk is de plaatsing los van het brughoofd. Binnen de zoekruimte is de aanwezigheid van te behouden bomen bepalend voor de exacte locatie.
2. Van Oldenbarneveldtplein: een deel van de loswal is de zoekruimte voor de plaatsing van deze entreevoorziening, met voorkeur voor plaatsing in het midden van de loswal, zodat de zichtlijnen naar het water vrij blijven en de zichtbaarheid vanuit beide straten aan weerszijden van het plein gelijk is.
3. Eerste Hugo de Grootstraat: binnen de zoekruimte is de aanwezigheid van te behouden bomen bepalend voor de exacte locatie, met voorkeur voor plaatsing in het midden van de loswal.
4. Tweede Hugo de Grootstraat: op de overgang van de kade naar de bocht, in de rechtstand van de basaltglooiing. Deze locatie wijkt van de overige af, omdat deze

¹ In paragraaf 3.3 van deze plantoelichting is ingegaan op de maatvoering die naar aanleiding van het participatietraject is vastgesteld

niet in het verlengde van een zijstraat ligt. De zoeklocatie is toegevoegd om een flexibele inpassing van de garage mogelijk te maken.

Criteria specifiek - entreevoorzieningen voor voetgangers Marnixkade

Aan de zijde van de Marnixkade kunnen de entreevoorzieningen voor voetgangers conform de visie op de kade gebouwd worden, waarbij deze worden gerealiseerd ter hoogte van het Marnixbad, de Nieuwe Tuinstraat en het Tweede Marnixplantsoen.

5. Bij Marnixbad: ruim los van het zwembad, zodat functie en typologie van het gebouw en de entreevoorziening herkenbaar blijven.
6. Nieuwe Tuinstraat: vanwege de herkenbaarheid in de as van deze straat.
7. Tweede Marnixplantsoen:
 - Behoud van het karakter van het voormalig bastion en het plantsoen;
 - Op de overgang van de kade en het plantsoen, in het plantsoen;
 - De vloerhoogte van de uitgang op de hoogte van het maaiveld van de kade;
 - Plaatsing in dwarsrichting is hier mogelijk: dit markeert de overgang kade - plantsoen en verbetert de herkenbaarheid.

Uitgangspunten voor de ventilatievoorzieningen

In de Visie is aangegeven dat plaatsing in het Tweede Marnixplantsoen de voorkeur verdient boven een 'schoorsteen', zoals als andere mogelijkheid is aangegeven in het toetsontwerp. Inpassing van een dergelijk bouwwerk wordt in deze cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waardevolle omgeving niet mogelijk geacht. Inpassing in het plantsoen kan, met behoud van de karakteristieken van het plantsoen:

- hoogteligging (als herkenbaar element van de functie van het plantsoen als bolwerk);
- ronding tussen kade en bruggenhoofd;
- glooiing (maximaal 45 graden);
- contrast in materiaal en vorm tussen plantsoen en kade, brughoofd.