ONTWERPBESCHRIJVING MARNIXKADE (NOORDELIJK)

5.1, 2, e – RUIMTE EN DUURZAAMHEID, STADSDEEL CENTRUM.

Aanleiding
Bij de Marnixkade (noordelijk) wordt kademuurherstel uitgevoerd. Hierbij wordt ook het achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte opgepakt. De voorzieningenstrook en de rijbaan worden sowieso aangepakt, en het trottoir wanneer het budget het toelaat.

In het project speelt innovatie een belangrijke rol; naast het civieltechnische en openbare ruimte ontwerp loopt parallel een innovatiespoor voor de Gracht van de Toekomst. Vanuit dit spoor kunnen interessante kansen worden meegekoppeld aan het maaiveld ontwerp. Echter, dit wordt in deze fase van verkennende schetsontwerpen nog niet meegenomen; de koppeling kan eventueel later tot stand komen.

In deze memo wordt nader ingegaan op het ontwerp van de openbare ruimte, en mogelijkheden en de onmogelijkheden daarbij die deze ontwerpkeuzes bepaalden.

Voorkeursontwerp
Het voorkeursontwerp gaat uit van een traditionele driedeling van de kademuur van trottoir, rijbaan en voorzieningenstrook. Anders dan indeling waar de voorzieningenstrook vrij is van geparkeerde auto's. Deze strook is primair bedoeld voor bomen. Net als in de huidige situatie is de parkeerstrook daarom aan de trottoirzijde ingepast. Het voordeel van deze ontwerpkeuze is drievoudig:

- Ten eerste is de boomgroeiruimte hierdoor groter: Om te voldoen aan de eis van voldoende boomgroeiruimte wordt hiervoor allereerst de voorzieningenstrook zo breed mogelijk gemaakt. Toch is de ondergrondse ruimte klein, met name door beperkte hoogte van het maaiveld boven de grondwaterspiegel (het rak ligt erg laag); maximaal 80 cm. Wanneer parkeren tussen bomen geplaatst wordt kan hier geen bomengrond onder, maar boomgranulaat. Bovendien bestaan de bovenste 20 cm dan uit zand en straatklinkers. Door de strook onverhard te laten wordt de boomgroeiruimte minimaal 25% groter, en kan hier veel vruchtbaarder grond in geplaatst worden.

- Ten tweede ligt het langsparkeren momenteel ook al grotendeels aan de trottoirzijde, terwijl de kadezijde gebruikt wordt door bewoners als openbare ruimte. Er staan in de huidige situatie slechts 12 parkeerplaatsen aan de kadezijde, terwijl aan de trottoirzijde de hele gevelrij vol staat.
- Ten derde is de Singelgrachtzone een bijzondere kademuur; hier stond ooit de stadswallen, die vervolgens getransformeerd zijn tot deels groenere kades en parkachtige bolwerken. Op veel rakken van de Singelgracht is het groen al uitbundig aanwezig; ook bij de Marnixkade is deze zone veel meer beplant. De biodiversiteit en klimaatbestendigheid (o.a. hittestress) is hierdoor beter. Een groenere kade is daarmee passend en duurzaam.

Naast de voorzieningenstrook is de rijbaan zo smal mogelijk ingepast. 3,4 m is de krapste maat die die toegepast mag worden op woonstraten. Op de Marnixkade rijdt eigenlijk niemand behalve bewoners zelf. De maat is gelijk aan de huidige maat.

Het trottoir is daarmee 4,2 m breed. Deze maat varieert iets door de enigszins golvende gevelwand. Het autoparkeren vindt plaats op het trottoir, met 2.0 m breedte. De doorloop achter de rij geparkeerde auto's is zo 2.2 m, wat voldoet aan de gewenste breedte voor vanuit het voetgangersbeleid. Wanneer er gevelbeplanting aangeplant wordt resteert nog 1.8 m. Dit is aan de krappe kant. Het voordeel van parkereno p het trottoir is dat wanneer er overdags minder auto's staan, de effectieve trottoirbreedte groter wordt.

In dit ontwerp zijn minder parkeerplaatsen dan in de huidige situatie. In het ontwerp resteren 21 van de huidige 42 fiscale paarkeerplaatsen. Wel zijn er extra laadlosplekken (2) aangelegd, die 's avonds parkeervakken zijn, en blijven de twee gehandicaptenparkeerplaatsen en 8 elektrische parkeervakken behouden. In totaal is er een parkeerreductie op straat van 19 plaatsen. Die worden in de Singelgrachtgarage teruggebracht.

Bij het optimaliseren van de parkeerstrook is gestreefd het aantal te verminderen vakken zo beperkt mogelijk te houden. Echter, omdat heel de voorzieningenstrook (kadestrook) vrij wordt van parkeren moet zowel het autoparkeren als het fietsparkeren op de trottoirrand plaatsvinden. Bovendien

moet men her en der vanuit de straat door kunnen steken naar het trottoir; er moet enige ‘lucht’ zitten in de lange rij geparkeerde auto’s.

De materialisatie op het rak is idealiter gebakken klinker en natuursteen. In Handboek Rood is voor deze zone niet een eenduidige materialisatie voorgeschreven. Enerzijds is dit de standaard Puccini klinker en band, anderzijds kan ook de betonband en 30x30 betontegel gebruikt worden. Deze materialisatie kan later worden bepaald, waarbij ook Ustor van belang is.