

## Verslag

### **Themabijeenkomst van de werkgroep WORO (Woonomgeving en Ruimtelijke Ordening) over ondergronds parkeren**

**21 juni 2006**

De avond is georganiseerd omdat er plannen zijn om in stadsdeel Oud-Zuid ondergrondse parkeergarages te realiseren. Deze avond is Maarten de Boer (MdB) te gast, directeur van het Amsterdams Parkeer Fonds. De avond is in eerste instantie bedoeld als informatieavond, maar de voorzitter hoopt dat naar aanleiding van de presentatie van MdB een eerste aanzet wordt gegeven voor een te verwachten langdurige (politieke) discussie over de mogelijkheden van ondergronds (bewoners) parkeren.

De aanwezigen stellen zich vervolgens kort voor.



MdB is van origine architect. Hij heeft zich in het verleden als directeur van het Amsterdams Monumenten Fonds, later Stadsherstel, ingezet voor het behoud en hergebruik van de Amsterdamse monumentale bebouwing. In stadsdeel Oud-Zuid is door de inzet van het Amsterdams Monumenten Fonds bijvoorbeeld de Oranje Kerk behouden gebleven. MdB is door ING Vastgoed gevraagd om te onderzoeken of de Amsterdamse parkeerproblematiek opgelost kan worden door de aanleg van ondergrondse parkeergarages.



MdB presenteert vervolgens zijn plannen aan de hand van een Power Point presentatie.

De presentatie zal separaat met het verslag van deze avond aan de aanwezigen worden toegestuurd.

## 2. De Presentatie

MdB legt uit dat er in Amsterdam in totaal 100.000 parkeerplaatsen zijn in de openbare ruimte, en dat er ook 100.000 parkeervergunningen aan bewoners en ondernemers zijn verstrekt. In Oud-Zuid zijn bijna 30.000 parkeerplaatsen. Er zijn ook ongeveer 30.000 parkeervergunningen afgegeven, waarvan 80 % aan bewoners en 20% aan bedrijven. In een aantal stadsdelen zijn buurten waar sprake is van een wachtlijst voor een parkeervergunning. In Oud Zuid is hiervan sprake in De Pijp.

Vooral in de binnenstad en in de 19<sup>e</sup> eeuwse ring nemen parkeerplaatsen een groot gedeelte van de openbare ruimte in beslag. Veel auto's worden weinig gebruikt, maar leggen wel

continu beslag op een gedeelte van de openbare ruimte. De parkeerplaatsen worden grotendeels gebruikt door de vergunninghouders. Het betaald parkeren is in het verleden vooral ingevoerd om het parkeren door bezoekers te reguleren.

In stadsdeel Oud-Zuid is de parkeerdruk vooral hoog in De Pijp en in de Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt. In De Pijp is het langdurig rondrijden van auto's op zoek naar een parkeerplaats een veelvoorkomend en bekend verschijnsel.



In 2004 is door Stadsdeel Oud Zuid een Europese Aanbesteding uitgeschreven om een oplossing

voor het parkeerprobleem in Oud Zuid te bedenken. MdB is door ING Vastgoed gevraagd hiervoor een plan te ontwikkelen om de parkeeroverlast terug te dringen. Het idee is geboren om ondergrondse parkeergarages te bouwen onder de grachten. In zijn presentatie licht MdB een studieplan en voorstel toe voor de aanleg van meerdere ondergrondse parkeergarages onder de grachten rond de Noord-Pijp (de Oude Pijp). Onder het water zouden parkeergarages aangelegd kunnen worden in de Boerenwetering, in de Singelgracht en de Amstel.

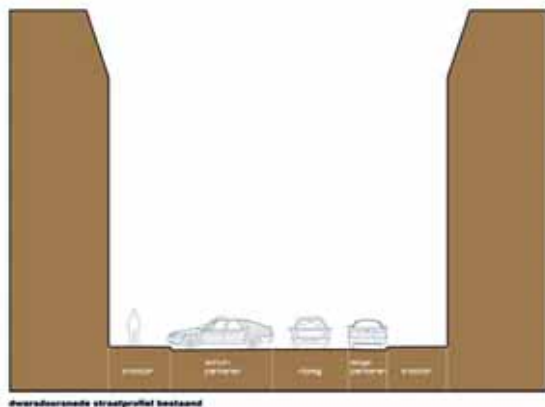


Verder zouden aan weerszijden van het Sarphatipark ondergrondse parkeergarages aangelegd kunnen worden. In de Oude Pijp is sprake van ca. 3000 parkeerplaatsen. Volgens MdB is het mogelijk om al deze plaatsen ondergronds te maken, waarmee de vrijkomende openbare ruimte voor andere functies aangewend kan worden.

De huidige norm in stadsdeel Oud-Zuid dat voor iedere parkeerplaats die bovengronds wordt opgeheven er twee ondergrondse plaatsen moeten worden gebouwd, wordt in het project wel losgelaten. Er is gewerkt op basis van een één-op-één verhouding. De traditionele ondergrondse parkeergarages nemen volgens MdB te veel ruimte in door de relatief lange in- en uitritten. Bovendien ligt het gevaar van verkeerscongesties op de loer bij een groot gelijktijdig bezoek. MdB wil graag volautomatische parkeergarages realiseren, het liefst als eerste onder de Boerenwetering.



De auto wordt aan de rand van de gracht in een “lifthuisje” gereden, waarna de auto vervolgens volautomatisch in de garage wordt weggezet. Dit systeem is technisch realiseerbaar. Uitgangspunt is dat de bewoners niet meer dan 100 á 250 meter hoeven af te leggen naar de parkeerlift. De Boerenwetering is bij uitstek geschikt voor de aanleg van een ondergrondse parkeergarage, omdat er geen woonboten liggen en er geen sprake is van een leidingennetwerk onder het water. Door de aanleg van parkeergarages onder de Boerenwetering is het mogelijk om alle parkeerplaatsen in de Frans Halsbuurt bovengronds op te heffen. Het APF heeft ook een ontwerp gemaakt van de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt als alle parkeerplaatsen verplaatst zijn naar de garages onder de Boerenwetering.



doorgrondse straatprofiel bestaand



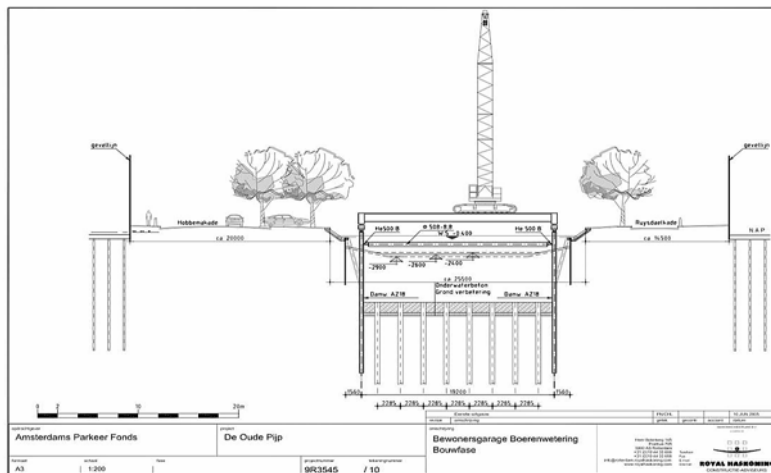
doorgrondse straatprofiel nieuw

Er is veel ruimte voor groen en verblijfsgebied. De straten en huizen zijn gewoon per auto bereikbaar en er is ruimte om kortstondig voor de eigen woning te parkeren voor bijvoorbeeld het uitladen van boodschappen.

De kosten voor een ondergrondse parkeerplek bedragen volgens MdB ongeveer €50.000,-. Die prijs is wel sterk afhankelijk van de schaal van de garages, de mate van bodemverontreiniging en de aanwezigheid van ondergrondse bekabeling. De prijs kan dus hoger uitvallen als de omstandigheden voor de aanleg van een ondergrondse parkeergarage minder gunstig zijn.

Het APF heeft zich ten doel gesteld de komende vijftien jaar 10.000 parkeerplaatsen in Amsterdam ondergronds te maken. Om een en ander te realiseren moeten de overheid en de marktsector wel nauw samenwerken (PPS, Private Publieke Samenwerking). Partners in het APF zijn dan ook Q-Park (dat de parkeergarage onder het Museumplein exploiteert), ING-Vastgoed, woningbouwcorporatie Ymere en Delta Lloyd. Het bouwen van een ondergrondse parkeergarage is volgens MdB niet al te ingewikkeld. Het grote voordeel van het

bouwen van een volautomatische ondergrondse garage is dat er niet aan een groot aantal brandveiligheidseisen en milieueisen hoeft te worden voldaan. In principe komen er geen mensen in de garages en is er geen sprake van uitlaatgassen in de garages, omdat de motor van de auto's al in de lift wordt uitgezet. Dat maakt de bouw van dergelijke garages aanmerkelijk goedkoper. In feite worden er betonnen dozen onder de bodem van de grachten aangelegd.





De diepte van de grachten verandert niet. In principe kunnen er meerdere parkeerniveaus (étages) worden aangebracht. Er wordt in de omgeving van de Frans Halsbuurt gedacht aan de bouw van vier parkeergarages met een maximumcapaciteit van 200 plaatsen per garage. Technisch is het mogelijk om grotere garages te bouwen, maar de afstand die bewoners moeten afleggen naar de garages wordt dan te groot. Zij hebben dan niet langer het gevoel dat het 'hun' garage is. Iedere garage krijgt meerdere toegangen. Dat zijn dan de parkeerhuisjes aan het water waar de auto's worden ingereden om vervolgens volautomatisch te worden weggezet in de ondergrondse garage.

In geval van een technisch defect, waardoor bijvoorbeeld een van de liften buiten werking raakt, resteren er nog altijd andere liften. Grote verkeerscongesties als gevolg van technisch falen zijn volgens MdB dan ook niet te verwachten. Overigens is MdB van mening dat het realiseren van ondergrondse parkeergarages niet het enige middel is om de parkeeroverlast beheersbaar te maken. Ook het stimuleren van autodate en autorent is een middel om het beslag dat geparkeerde auto's hebben op de openbare

ruimte terug te dringen.

Vanuit het oogpunt van milieu is volgens MdB de aanleg van ondergrondse parkeergarages belangrijk, omdat daarmee het doelloze rondrijden op zoek naar een parkeerplaats sterk wordt teruggedrongen.

De plaatsen in de garages worden voor ca. 80 % gereserveerd voor de vergunninghouders en voor ca. 20% aan bezoekers. Het uitgangspunt is daarbij dat niet alle vergunninghouders tegelijkertijd gebruik maken van de garages.

### **De financiering, de kosten en de tarieven**

Het uitgangspunt van het APF is dat het ondergronds parkeren even duur moet zijn als het bovengronds parkeren. In de visie van het Amsterdams Parkeer Fonds is het ondergronds parkeren een uitbreiding van de infrastructuur, die dan ook gedeeltelijk bekostigd kan worden uit de middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Verder kan de aanleg van de garages gedeeltelijk bekostigd worden uit de opbrengst van parkeergelden. In stadsdeel Oud-Zuid is sprake van het Mobiliteitsfonds waarop een beroep gedaan kan worden. Bewoners en bedrijven dragen ook bij aan de aanleg van de garages. De tarieven van de parkeervergunningen zullen daartoe stapsgewijs en jaarlijks worden verhoogd. Momenteel bedragen de kosten van een bewonersvergunning € 10,68 per maand. Als inderdaad besloten wordt over te gaan tot de aanleg van de ondergrondse garages moeten deze tarieven jaarlijks met circa 3 euro per maand verhoogd worden. Als het uitgangspunt zou zijn dat de vergunninghouders volledig de kosten van de ondergrondse

parkeergarage voor hun rekening moeten nemen zou bij een kostprijs van €50.000,- voor een ondergrondse parkeerplaats een parkeervergunning €300,- á €400 per maand moeten gaan kosten. Met een verhoging van de parkeertarieven van 3 euro per maand kunnen ondergrondse parkeergarages (met een totale capaciteit van op den duur 3000 plaatsen) goed worden geëxploiteerd. De daadwerkelijke financiering van de bouw van de garages zal een co-productie van de overheid en de marksector moeten worden. Alle vergunninghouders van stadsdeel Oud-Zuid betalen dus mee aan de exploitatie van deze garages, in eerste instantie vooral voor garages in De Pijp. Je kunt je afvragen wat bewoners uit bijvoorbeeld de Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt hiermee opschieten. Zij betalen meer voor een vergunning, zodat de situatie in De Pijp verbeterd kan worden terwijl de parkeerdruk in de Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt onverminderd hoog blijft. Het antwoord is dat er op langere termijn ook plannen zijn voor parkeergarages onder de grachten in de Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt, en dan betalen vergunninghouders uit andere buurten daar weer aan mee.

### Opmerkingen, vragen en kanttekeningen naar aanleiding van de presentatie

Na de presentatie was het de beurt aan de aanwezigen om vragen te stellen, opmerkingen te maken en kanttekeningen te plaatsen. In dit verslag is getracht alle zaken die ter sprake gekomen zijn zo compact mogelijk samen te vatten.

- **Gevolgen aanleg ondergrondse parkeergarages voor de grondwaterhuishouding**

Meerdere aanwezigen vragen zich af of de grootschalige aanleg van ondergrondse parkeergarages geen kwalijke gevolgen heeft voor de ondergrondse waterhuishouding. Het grootste gedeelte van de bebouwing is 19<sup>e</sup> eeuws en gebouwd op houten funderingen. Grondwaterschommelingen, of het zakken van het grondwaterpeil kan tot gevolg hebben dat de houten funderingspalen droog komen te staan en vervolgens gaan rotten. Een stijging van het grondwater kan tot wateroverlast in kelders en souterrains leiden. Juist in de omgeving van het Museumplein is er reeds sprake van veel ondergrondse bouwwerken. JM laat op een kaart zien waar sprake is van ondergrondse bebouwing, of plannen daarvoor, op en in de omgeving van het Museumplein.



De vraag is of bij het aanbrengen van nog meer ondergrondse bebouwing het grondwaterpeil nog wel beheersbaar is. MdB erkent dat de komst van de ondergrondse garages gevolgen zal hebben voor het grondwaterpeil, maar hij verwacht dat de gevolgen wel mee zullen vallen, omdat er gekozen wordt voor meerdere kleinschalige garages (max. 200 plaatsen) in plaats van enkele grootschalige garages. Verder kunnen er onderbrekingen worden aangebracht in de betonnen bakconstructie van de parkeergarages. Het is in zijn optiek dus niet zo dat er grote ondergrondse damwanden worden opgeworpen. Het grondwater zal een andere weg moeten volgen ter hoogte van de garages, maar het gevaar van grondwaterstuwings wordt

niet al te groot geacht. MdB geeft aan dat er meerdere Ingenieursbureaus (o.a. IBA, Haskoning en Van Rossum) betrokken zijn bij de bouw van de garages en dat de aandacht daarbij ook zeer nadrukkelijk zal uitgaan naar de gevolgen op de grondwaterhuishouding. Er is veel vergelijkend onderzoek gedaan waaruit geput kan worden, maar wat de gevolgen van het massaal ondergronds bouwen voor de langere termijn zijn is vooralsnog onbekend. Daar zal nog onderzoek naar moeten worden gedaan. Het APF participeert in een studiegroep ondergronds bouwen. Ook via deze samenwerking wordt samenhangend onderzoek in heel Amsterdam bepleit. Dus niet parkeergarages per stuk, maar in relatie tot elkaar bestuderen. Er wordt natuurlijk wel dankbaar gebruik gemaakt van de ervaring en kennis die is en wordt opgedaan bij het bouwen van de Oostlijn van de metro en nu de Noord-Zuidlijn. JM merkt op dat er ook hoegenaamd geen beleid geformuleerd is voor de voorwaarden waaronder ondergronds gebouwd kan worden. En dat lijkt hard nodig te zijn met alle plannen voor ondergrondse bouwwerken. Hier ligt vooral een opgave voor de politiek.

- **Alternatieven**

De aanwezigen maken melding van een aantal alternatieven. In stadsdeel Oud-Zuid is de eis dat bij nieuwbouwprojecten ondergrondse parkeergarages worden aangelegd. Dat betekent dat niet alle bovengrondse parkeerplaatsen verplaatst hoeven te worden naar parkeergarages onder de grachten. Zo zijn er in het Olympisch Kwartier ondergrondse parkeergarages gerealiseerd. De huur van een dergelijke garage bedraagt €120,- per maand. In de Van Ostadestraat wordt bij een nieuwbouwproject voor WIBO-woningen een ondergrondse parkeergarage (kosten ca. €30.000 per parkeerplaats) aangelegd. Door een ingenieus liftstelsel kan daar bij voltooiing van de garage dubbellaags geparkeerd worden. Alleen de SUV's kunnen geen gebruik maken van deze garage. Verder worden er opmerkingen gemaakt over het slecht functioneren van een aantal volautomatische parkeergarages in de stad, onder andere onder het hotel in de Nic. Maesstraat. Het is daarom volgens MdB van groot belang dat bij een pilotproject niet sterk beknipt wordt op de kosten. Er moet een goede garage gebouwd worden, die weinig vatbaar is voor storingen. Het succes van de eerste garages onder de grachten zal volgens MdB bepalend zijn voor de mate waarin uiteindelijk ondergronds geparkeerd zal worden. Een aantal van de ondergrondse garages die voor bezoekers zijn aangelegd in Amsterdam functioneren slecht. Volgens MdB komt dat omdat er niet goed nagedacht is over onder andere techniek, locatie, bereikbaarheid en tariefstelling van deze garages.

- **De parkeertarieven**

De verwachting van een aantal aanwezigen is dat bij een grootschalige realisatie van parkeergarages onder de grachten de tarieven voor vergunninghouders sterker zullen stijgen dan nu voorspeld wordt. MdB is van mening dat de voordelen van ondergronds parkeren evident zijn: geen blikshade van andere parkerende auto's, geen bonnen voor fout parkeren, direct een parkeerplaats in plaats van twintig minuten doelloos rondrijden, zoals nu veelal het geval is in De Pijp, een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, met veel groen, mogelijkheden voor ontmoetingspunten en mogelijkheden voor sport en spel. Bovendien zal de luchtvervuiling sterk gaan afnemen. MdB verwacht dat veel bewoners op den duur bereid zijn een (aanzienlijk) hoger vergunningtarief te accepteren, omdat de voordelen overduidelijk zijn. De vraag wordt gesteld of er onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de hogere parkeertarieven op de positie van de middeninkomens. De positie van de middeninkomens staan in het Centrum en in de negentiende eeuwse wijken zwaar onder druk door de steeds stijgende woonlasten en lokale lasten. Veel mensen met een middeninkomen verlaten dan ook de stad en dat kan een eenzijdige en verschaalde samenstelling van de bevolking tot gevolg hebben. De middeninkomens zijn belangrijk voor de sociale samenhang in de wijken. MdB geeft aan dat DIVV onderzoek heeft gedaan naar de gevolgen van stijgende parkeertarieven.



Een van de aanwezigen vraagt of de prijzen van woningen in gebieden waar ondergrondse parkeergarages worden aangelegd niet sterk zullen gaan stijgen, omdat de kwaliteit van de openbare ruimte sterk opgewaardeerd wordt. Dat is volgens MdB een reële mogelijkheid en kan er toe leiden dat deze gebieden slecht bereikbaar worden voor de lagere inkomensgroep (bewoners die in aanmerking komen voor een woning uit de sociale huursector).

- **Overige punten**

-De opmerking wordt gemaakt dat veel van de woningen in De Pijp nu alleen nog maar bereikbaar zijn voor tweeverdieners. Tweeverdieners beschikken vaak over twee auto's. De vraag is hoe hier in de plannen van het APF mee wordt omgesprongen. MdB stelt dat het hanteren van de parkeernormen hier uitsluitend biedt. Tweeverdieners die in De Pijp willen wonen moeten volgens MdB accepteren dat ze in aanmerking komen voor slechts één parkeervergunning, anders moeten ze niet in De Pijp (en ander vooroorlogse wijken) willen wonen. De aanleg van grootschalige, goed bereikbare parkeergarages aan de randen van de ring

A-10 zouden kunnen voorzien in de wens van huishoudens om twee auto's ter beschikking te hebben.

-MdB geeft aan dat de aanleg van de ondergrondse parkeergarages gefaseerd uitgevoerd moet worden en dat nog onderzocht moet worden hoeveel er ondergronds gebouwd kan worden. De aanleg van de ondergrondse garages kan gecombineerd worden met bijvoorbeeld de aanleg van ondergrondse waterbakken t.b.v. de drinkwatervoorziening om zodoende efficiënt gebruik te maken van de beschikbare ondergrondse ruimte.

-Een aantal van de aanwezigen twijfelt aan de snelheid waarmee auto's in de ondergrondse garages kunnen worden weggezet. MdB merkt op dat de snelheid wel in orde is. Het is een kwestie van de auto in een lifthuisje rijden, een code intikken of een pasje invoeren en de auto wordt vervolgens weggezet. Ook het gegeven dat er drie lifthuisjes (toegangen) zijn per garage met een capaciteit van 200 auto's maakt de kans op congesties volgens MdB uiterst gering.

-De vraag wordt gesteld in hoeverre er verdere plannen zijn voor ondergrondse garages voor vergunninghouders. Er zijn plannen voor dergelijke garages in het Centrum, namelijk onder de Gelderse kade, aan de Amsteloever-Oost bij de Nieuwe Achtergracht en bij de Nieuwe Keizersgracht.

-MdB stelt dat het de ambitie van het APF is om nog deze bestuursperiode 2 of 3 parkeergarages onder grachten te bouwen. De financiering is volgens MdB geen groot probleem, maar de (politieke) besluitvorming is de grootste vertragende factor. Deze besluitvorming moet dan ook zorgvuldig geschieden, omdat er nog een aantal zaken nader

onderzoek behoeven. Er zal bijvoorbeeld onderzoek gedaan moeten worden naar de beheersbaarheid van de kosten, zodat op termijn de parkeervergunningen wel betaalbaar blijven. MdB maakt nog een vergelijking met de situatie in Rotterdam, waar alle parkeeropbrengsten weer gestoken worden in het oplossen van de parkeerproblematiek. Dit in tegenstelling tot de Amsterdamse situatie waar de parkeeropbrengsten ook voor andere zaken worden aangewend.

-De vraag wordt gesteld of het mogelijk is om fietsen en motoren ondergronds te parkeren. Ook geparkeerde fietsen nemen een groot gedeelte van de openbare ruimte in beslag. MdB meldt dat dit punt momenteel geen prioriteit heeft, maar op de plek van een geparkeerde auto kunnen vijftien fietsen gestald worden. Wel komen er bij de lifthuisjes van de parkeergarages goede mogelijkheden om fietsen te stallen.

-Een aanwezige merkt op dat het plan voor de aanleg van het bouwen van parkeergarages onder de grachten eigenlijk haaks staat op de uitgangspunten van het milieubeleidsplan van de Gemeente Amsterdam. In dat plan wordt gesteld dat het aantal verkeersbewegingen moet worden teruggedrongen. Daar lijkt in het plan van Het APF geen sprake van te zijn. MdB stelt dat wel het doelloze rondrijden op zoek naar een parkeerplek aanzienlijk zal afnemen en dat daarmee het aantal gereden kilometers in de stad (en daarmee de vervuilende uitstoot) sterk zal afnemen.

-Het tijdspad voor realisatie van een ondergrondse parkeergarage bestaat uit een jaar voorbereiding, een jaar bouwen en een jaar testen.

Tot slot van de bijeenkomst benadrukt MdB nogmaals dat de plannen echt staan of vallen met een goede samenwerking tussen de buurt, het stadsdeel en het bedrijfsleven. De Boerenwetering is bij uitstek geschikt voor een pilotproject, omdat alle randvoorwaarden daar gunstig zijn.