



Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage Marnix

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en leeswijzer	4
1.2 Context in proces	6
1.3 Opdracht en aanpak.....	6
1.4 Maatschappelijk draagvlak.....	7
2 Programma en locatie	9
2.1 Doelgroepen.....	9
2.2 Opheffingsplan	10
2.3 Locatie.....	12
2.4 Garageconcepten.....	13
2.5 Aanvullende voorzieningen.....	13
3 Ruimtelijke randvoorwaarden	13
3.1 Stedenbouwkundige achtergrond	13
3.2 Singelgrachtzone: Ruimtelijke randvoorwaarden	13
3.3 Bomenonderzoek	13
3.4 Belendingen	13
3.5 Kabels en leidingen.....	13
3.6 Nautische aspecten.....	13
4 Verkeerskundige aspecten.....	13
4.1 Verkeersproductie parkeergarage	13
4.2 Auto-ontsluiting van de parkeergarage	13
4.3 Voetgangersontsluiting	13
5 Bodem en milieu	13
5.1 Milieutechnische bodemkwaliteit.....	13
5.2 Geotechnische en geohydrologische aspecten	13
5.3 Archeologie	13
5.4 Lucht	13
6 Marktstrategie	13
6.1 Inleiding.....	13
6.2 Marktstrategie	13
6.3 Conclusies marktstrategie.....	13
7 Exploitatie.....	13
7.1 Exploitatiescenario's	13
7.2 Waardebepaling	13
8 Juridisch-planologische aspecten	13
8.1 Relevant ruimtelijk beleid	13
8.2 Stadsdeelbeleid.....	13
8.3 Bestemmingsplannen	13
8.4 Inventarisatie benodigde vergunningen	13

9 Eisen gebruik en beheer	13
9.1 Algemeen	13
9.2 Veiligheid.....	13
9.3 Comfort	13
9.4 Uitstraling	13
9.5 Beheer.....	13
10 Conclusies en voorkeursvarianten.....	13
11 Bijlagen	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en leeswijzer

Voor u ligt het concept van de Nota van Uitgangspunten parkeergarage Singelgracht/Marnix. De stadsdelen Centrum en Westerpark hebben in mei 2008 gezamenlijk de opdracht gegeven voor het verrichten van een haalbaarheidsstudie naar de ontwikkeling van een parkeergarage in de Singelgracht. Deze Nota van Uitgangspunten bevat het haalbaarheidsonderzoek voor de parkeergarage. Het beschrijft de randvoorwaarden en uitgangspunten die aan de planontwikkeling voor de garage voorafgaan.

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op achtergrond, context en aanpak. Bij de aanpak wordt de organisatie en het project in algemene bewoordingen beschreven. Een belangrijk onderdeel van de aanpak is de communicatie en het maatschappelijk draagvlak. Deze aspecten worden daarom in een afzonderlijke paragraaf behandeld. Hoofdstuk 2 beschrijft het programma en de mogelijke locaties voor de garage. Hoofdstuk 3 gaat in op de ruimtelijke randvoorwaarden. Deze worden mede bepaald door de stedenbouwkundige opzet van aansluitende buurten. Belangrijk component hiernaast is de Nota Ruimtelijk randvoorwaarden voor de Singelgrachtzone.

De verkeerskundige aspecten van de parkeergarage worden in hoofdstuk 4 behandeld. In hoofdstuk 5 volgt een nadere uitwerking van de uitgangspunten op het gebied van milieu, bodem en archeologie. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de Marktstrategie die gevolgd kan worden voor de realisatie, de exploitatie en het beheer van de garage. Hoofdstuk 7 gaat over de exploitatie en bijbehorende scenario's waaruit gekozen dient te worden. In hoofdstuk 8 worden de randvoorwaarden op planologisch – juridisch terrein beschreven. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de gebruiks-, en beheersaspecten. In hoofdstuk 10 volgen de conclusies met de voorkeursvarianten.

1.1.1 Achtergrond

In het Programmakkoord 2006-2010 van Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Westerpark is de doelstelling opgenomen de stad autolouwer, 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 deze bestuursperiode een onherroepelijke start te maken met vier parkeergarages. Waarvan ook één in de Singelgracht bij het Marnixbad.

Deze parkeergarage biedt ook voor Westerpark kansen voor verbetering. In het programma akkoord van het stadsdeelbestuur is vastgelegd dat er parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven in ruil voor meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. In de nabij gelegen Frederik Hendrikbuurt wordt binnenkort een toekomstvisie vastgesteld waarbij een aantal parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven. Deze opgeheven parkeerplekken kunnen worden gecompenseerd in ondergrondse parkeergarage in de Singelgracht (zie nota toekomstvisie Frederik Hendrikbuurt).

Op 20 november 2007 hebben de beide dagelijkse besturen een bestuursopdracht vastgesteld voor de planuitwerking voor de parkeergarage Marnix. De beide dagelijkse besturen willen nog deze bestuursperiode (in het voorjaar van 2010) op basis van een strategisch beslisdocument een go/no-go besluit nemen, omtrent de realisatie van een garage in de Singelgracht bij het Marnixbad.

Als uitwerking van de bestuursopdracht hebben de dagelijkse besturen van beide stadsdelen op 13 mei 2008 een Plan van Aanpak vastgesteld. Hierin is aangegeven dat als eerste deelproduct een concept Nota van Uitgangspunten wordt opgesteld. Deze ligt nu voor. Besluitvorming voor deze nota vindt plaats voor de zomer in 2009.

1.1.2 Doel Parkeergarage

Doel van het project is te komen tot een parkeergarage in de Singelgracht bij het Marnixbad. Met deze parkeergarage streven beide Stadsdeelbesturen het volgende na:

- Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte

De parkeergarage dient als compensatie voor op te heffen parkeerplaatsen op straat. De vrijkomende openbare ruimte komt ten goede aan verblijfsruimte, voetgangers en fietsvoorzieningen.

- Minder autoverkeer in de verblijfsgebieden

De parkeerruimte in de Noord Jordaan en de Frederik Hendrikbuurt is schaars en de parkeerdruk hoog. Daardoor rijden automobilisten (bewoners / bezoekers) vaak rond op zoek naar een lege parkeerplaats. Een goed aangegeven parkeergarage met voldoende capaciteit, met een ontsluiting voornamelijk via hoofdroutes leidt tot minder autoverkeer door de woonstraten en hiermee doelstelling van vermindering luchtvervuiling. Dit sluit ook aan bij het gemeentelijke actieplan 'Voorrang voor een gezonde stad' om de stad schoner en gezonder te maken.

- Behoud bereikbaarheid

Om de Amsterdamse binnenstad levendig te houden en de huidige functiemenging te behouden is het van belang dat noodzakelijk autoverkeer (bewoners en diverse typen bezoekers) de huidige bestemmingen kan blijven bereiken.

1.2 Context in proces

In het vastgestelde plan van aanpak is het stappenplan beschreven die de besturen doorlopen om te komen tot een definitief besluit over het project (go/no-go). In onderstaande tabel staat deze projectfasering afgebeeld, met daarbij aangegeven wat de op te leveren (deel)producten zijn en met welke besluitvormingsmomenten de fasen worden afgesloten.

Fase	Producten	Bestuurlijk Besluit
1. Initiatiefase	Startnotitie	Principebesluit
2. Uitgangspuntenfase	Nota van Uitgangspunten, Schetsontwerp	Voorkeursbesluit
3. Definitiefase	Strategisch beslisdocument: Integraal Programma van Eisen, voorlopig ontwerp, Concept Bestemmingsplan, Financiële doorrekening, voorlopige kredietaanvraag	Projectbesluit (go/no-go besluit)
4. Ontwerpfase	Definitief ontwerp, Beheerplan, BLVC plan, Kredietaanvraag uitvoering, Subsidieaanvraag uitvoering	Uitvoeringsbesluit
5. Realisatiefase	Project gereed c.q. gerealiseerd	

Het nu voorliggende document betreft de concept Nota van Uitgangspunten. Dit vormt de afronding van fase 2, de uitgangspuntenfase. Het doel van de uitgangspuntenfase is het verkennen van de oplossingsmogelijkheden en het toetsen van de beleidsmatige haalbaarheid daarvan. Op basis daarvan vindt een beoordeling plaats, die moet leiden tot een voorkeursbesluit. Met dit besluit leggen het dagelijks bestuur en de Stadsdeelraad de kaders en de voorkeursvarianten vast die in de vervolgfase verder uitwerkt worden.

1.3 Opdracht en aanpak

Om tot de voorliggende Nota van Uitgangspunten te komen zijn diverse activiteiten ondernomen en doorlopen. In deze paragraaf worden de belangrijkste aspecten en activiteiten op hoofdlijnen beschreven.

1.3.1 Projectorganisatie

Voor het doorlopen van de planvormingfasen is een projectteam opgericht met vertegenwoordiging uit zowel Stadsdeel Centrum als Stadsdeel Westerpark. Hierin zaten naast betrokkenen uit de eigen organisatie (van diverse sectoren en afdelingen) ook deskundigen en betrokkenen uit gemeentelijke diensten (DIVV, Parkeergebouwen). Bestuurlijk opdrachtgever van het projectteam zijn Dirk de Jager namens Stadsdeel Westerpark en Erik Koldenhof namens Stadsdeel Centrum.

1.3.2 Onderzoeksgebied

Deze Nota van Uitgangspunten heeft betrekking op een parkeergarage onder de Singelgracht nabij het Marnixbad (tussen de tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein). De ontwikkeling van de Marnix garage is onlosmakelijk verbonden aan de herinrichting van de Nassaukade.

Deze herinrichting vormt het uitgangspunt bij het onderzoeken van de inpassingmogelijkheden van de in- en uitrit voor de garage. De randvoorwaarden die volgen uit de herinrichting van de Nassaukade zijn beschreven in hoofdstuk 3.

1.3.3 Haalbaarheidsonderzoek

De Nota van Uitgangspunten en de afwegingen hierin zijn gebaseerd op de uitkomsten van een haalbaarheidsonderzoek. Dit haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Witteveen+Bos. Zij hebben vooronderzoek gedaan naar de kabels en leidingen, belendingen, de geotechnische en geohydrologische situatie is in kaart gebracht en de verkeerskundige gevolgen van de garage zijn onderzocht. Andere adviesbureaus hebben zich gericht op onder andere de luchtkwaliteit, archeologische aspecten en aanwezige bomen. De dienst Parkeergebouwen is vanuit hun expertise ingeschakeld voor de exploitatieberekeningen.

1.4 Maatschappelijk draagvlak

De bouw van een parkeergarage heeft grote gevolgen voor de directe omgeving. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe en wanneer met deze belanghebbenden gecommuniceerd wordt, wat de rol en inbreng is die we van de belanghebbenden verwachten en wat de resultaten zijn van de bijeenkomsten.

1.4.1 Doel communicatietraject

Doelstelling van het communicatietraject is het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak voor de plannen en het verhogen van de kwaliteit. Hiertoe worden drie sporen gevolgd in de communicatie:

- Draagvlak creëren voor de plannen.
- Informeren over de plannen en het proces van besluitvorming (twee informatie avonden gevolgd door een inspraakavond).
- Verdieping en dialoog zoeken voor kwalitatieve verbetering van de plannen (drie klankbordgroep bijeenkomsten).

1.4.2. Primaire doelgroepen

De primaire doelgroepen in de communicatie/inspraak zijn de volgende:

- Bewoners van de Noord Jordaan en de Frederik Hendrikbuurt
- Ondernemers in de Noord – Jordaan en de Frederik Hendrikbuurt
- Raads-, en DB leden van stadsdeel Centrum en stadsdeel Westerpark
- Betrokken gemeentelijke diensten (DIVV, DRO, Dienst Parkeergebouwen, Waternet)
- Bewoners gemeente Amsterdam

1.4.3 Klankbordgroepbijeenkomsten

Voorafgaand aan de vrijgave voor inspraak van de concept-Nota van Uitgangspunten door de beide dagelijks besturen In maart vonden drie bijeenkomsten plaats van een klankbordgroep, waar de tot nu toe beschikbare informatie en uitgangspunten werden voorgelegd aan ruim vijftien personen uit beide stadsdelen. Het betreft zowel bewoners als ondernemers, die als representatief kunnen worden beschouwd voor de uiteenlopende belangen en opvattingen in de betrokken buurten.

De consultatie van bewoners, instellingen en belangengroepen tijdens drie afzonderlijke klankbordgroepbijeenkomst gaf inzicht in het maatschappelijke en politieke draagvlak voor het project, en maakte eveneens duidelijk welke randvoorwaarden van belang zijn bij de keuze tussen meerdere ontwerpvarianten. De besprekingen in de klankbordgroep hebben inzicht gegeven in het aanwezige draagvlak voor de bouw van de garage, en kunnen bijdragen aan een evenwichtige besluitvorming die voor begin april is gepland over de Nota van Uitgangspunten.

1.4.4 Informatiebijeenkomsten

In totaal zijn er rondom de Nota van Uitgangspunten twee informatieavond in de buurt georganiseerd. Een in juni 2008, bij de start van het haalbaarheidsonderzoek, en een tweede bijeenkomst eind maart 2009, vlak voor de afronding ervan. Tijdens de avond van 25 maart zijn de belangrijkste resultaten van het onderzoek, voor zover al bekend, gepresenteerd. Daarbij is ook ingegaan op drie mogelijke voorkeursvarianten. Deze tweede avond was met name bedoeld om vragen van bewoners te beantwoorden.

1.4.5. Inspraaktraject

8 april 2009 wordt de concept Nota van Uitgangspunten vrijgegeven. Op 20 april 2009 volgt een inspraakavond in de buurt. Hierover worden alle bewoners en ondernemers in de directe omgeving per brief geïnformeerd. Bewoners krijgen ook schriftelijk en via mail de mogelijkheid om op deze nota te reageren. Deze reacties worden waar mogelijk verwerkt in de nota van uitgangspunten die in juni ter besluitvorming aan beide deelraden wordt voorgelegd.

1.4.6. Raadsleden en commissie

Ook de leden van het betrokken forum/de commissie van beide stadsdelen worden geïnformeerd over de Nota van Uitgangspunten. 15 april 2009 is er een informatiebijeenkomst voor betrokken raadsleden van beide stadsdelen. Begin juni volgt behandeling van de Nota van Uitgangspunten in commissie/forum.

1.4.7. Informatiemiddelen

Omwonenden worden structureel en via verschillende informatiekanalen en middelen over het project geïnformeerd. Deze zijn onder andere:

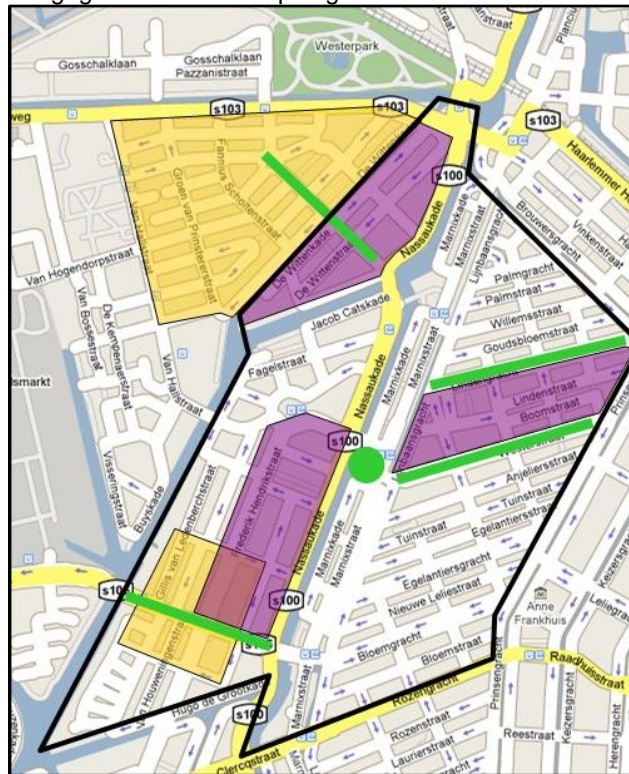
- Schriftelijke huis – aan – huisbrief
- Stadsdeelkrant (Centrum)
- Persbericht
- Website beide stadsdelen
- Informatiebijeenkomsten
- Inspraakavonden

2 Programma en locatie

2.1 Doelgroepen

In de bestuursopdracht en het Plan van Aanpak staan de beoogde gebruikers van de parkeergarage. Dit zijn hoofdzakelijk bewoners en ondernemers uit de buurt omdat uit onderzoek¹ is gebleken dat voor deze groep de parkeerdruk het hoogst is. Daarnaast is een kleiner deel van de garageplekken bedoeld voor bezoekers. Voor de bewoners/ondernemers gaat het om bewoners van de Frederik Hendrikbuurt en de westelijke Jordaan. Parkeerplaatsen in de garage moeten straatparkeerplaatsen gaan vervangen. Bij de bezoekers gaat het vooral om bezoekers van het Marnixbad, omliggende horeca, winkels, sociaal bezoek aan buurtbewoners en een klein deel van de bezoekers heeft een bestemming in de binnenstad. Zij parkeren nu op straat.

In Figuur 1 zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van de doelgroepen aangegeven binnen het plangebied.



Figuur 1: Herkomsten en bestemmingen

De geel gearceerde gebieden zijn de delen waar de hoogste algemene parkeerdruk

¹ Grontmij Parkconsult, Parkeergarage Singelgracht, 23 april 2007

waarneembaar is. De paars gearceerde gebieden zijn de locaties waar de meeste bezoekers parkeren. Tot slot zijn de belangrijkste voorzieningen die bezoekers aantrekken in de figuur aangegeven met een groene arcering.

De verhouding tussen enerzijds bewoners/bedrijven en anderzijds bezoekers is van invloed op onder andere de verkeerskundige effecten en het financiële resultaat van de garage. De bestuursopdracht gaat uit van een verhouding van 80% bewoners/bedrijven en 20% bezoekers. Deze verhouding volgt uit het verdeling van de gebruikersgroepen op straat:

Stadsdeel Westerpark

84 % bewoners/bedrijven uit de buurt, in het onderzoek abonneementhouders genoemd
16 % bezoekers (niet-abonneementhouders).

Stadsdeel Centrum

70 % bewoners/bedrijven: abonneementhouders
30 % bezoekers (niet –abonneementhouders)

2.2 Opheffingsplan

Bij garage van 800 plekken

In deze paragraaf wordt een voorstel gedaan voor het opheffingsplan. Conform de bestuursopdracht richt het haalbaarheidsonderzoek in eerste instantie op een parkeergarage met 800 plaatsen. In de onderstaande tabellen is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen op straat opgeheven kunnen worden volgens de beleidsdoelstelling van de twee stadsdelen. Stadsdeel Centrum hanteert voor bewonersplaatsen de norm: 1 parkeerplaats in de garage => 0,5 straatparkeerplaats wordt opgeheven. Voor bezoekersplaatsen is deze norm 1 op 1. Stadsdeel Westerpark hanteert de norm 1 op 1 voor zowel bewoners als bezoekersplaatsen. In Tabel 1 is te zien welke gevolgen heeft voor het aantal op te heffen parkeerplaatsen op straat. In Stadsdeel Centrum kunnen 260 straatparkeerplaatsen opgeheven worden en in Stadsdeel Westerpark zijn dit er 400.

Tabel 1: Aantal op te heffen straatparkeerplaatsen bij garage van 800 plaatsen.

Op te heffen plaatsen in Centrum o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:			
capaciteit garage	800	pp	
capaciteit Stadsdeel centrum	400	pp	
waarvan bewonersplaatsen (ca. 70%)	280	pp -> opheffen conform norm 1 op 0,5:	140 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 30%)	120	pp -> opheffen conform norm 1 op 1:	<u>120</u> pp op straat op te heffen
		totaal:	260 pp op straat op te heffen
Op te heffen plaatsen in Westerpark o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:			
capaciteit garage	800	pp	
capaciteit Stadsdeel Westerpark	400	pp	
waarvan bewonersplaatsen (ca. 84%)	336	pp -> opheffen conform norm 1 op 1:	336 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 16%)	64	pp -> opheffen conform norm 1 op 1:	<u>64</u> pp op straat op te heffen
		totaal:	400 pp op straat op te heffen

De volgende vraag is natuurlijk waar komen deze parkeerplaatsen te vervallen. In Tabel 2 wordt hier een voorstel voor gedaan.

Tabel 2: Voorstel opheffingsplan bij garagecapaciteit 800 pp

Opheffingsplan Marnix e.o.	op te heffen pp		
	bew	bez	tot
Centrum			
Marnixstraat	35	15	50
Marnixkade	42	18	60
Bloemgracht/Egelatiersgracht/Westerstraat	70	30	100
Jordaan t.b.v. verlies fietsparkeren e.a.	35	15	50
subtotaal Centrum	182	78	260
Westerpark			
Nassaukade (Marnixplantsoen - Hugo de Grootkade)	101	19	120
Nassaukade (Marnixplantsoen - Nassauplein)	34	6	40
Frederik Hendrikbuurt	126	24	150
Verlies tbv fietsparkeren in Frederik Hendrikbuurt	34	6	40
Witteneiland	42	8	50
Tweede Hugo de Grootstraat	-	-	-
subtotaal Westerpark	336	64	400
totaal	518	142	660

bew = pp gebruikt door bewoners

bez = pp gebruikt door bezoekers

aanname verhouding bew-bez in Westerpark 84%-16%

aanname verhouding bew-bez in Centrum 70%-30%

Bij een garage van 1000 plaatsen

Er is ook een scenario onderzocht waarbij de garage ten behoeve van Stadsdeel Centrum extra capaciteit krijgt tot totaal 1000 parkeerplaatsen. Door die extra plekken kan de openbare ruimte in de Jordaan verder worden verfraaid omdat extra straatparkeerplaatsen ondergronds kunnen komen. De capaciteit voor Stadsdeel Westerpark blijft gelijk, dus ook de op te heffen parkeerplaatsen. In Tabel 3 staat wat voor gevolgen dit heeft voor het aantal straatparkeerplaatsen dat opgeheven kan worden. De opheffingsnormen blijven hetzelfde.

Tabel 3: Aantal op te heffen straatparkeerplaatsen bij garage van 1000 plaatsen.

Op te heffen plaatsen in Centrum o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:			
capaciteit garage	1000 pp		
capaciteit Stadsdeel centrum	600 pp		
waarvan bewonersplaatsen (ca. 70%)	420 pp	-> opheffen conform norm 1 op 0,5:	210 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 30%)	180 pp	-> opheffen conform norm 1 op 1:	180 pp op straat op te heffen
		totaal:	390 pp op straat op te heffen
Op te heffen plaatsen in Westerpark o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:			
capaciteit garage	1000 pp		
capaciteit Stadsdeel Westerpark	400 pp		
waarvan bewonersplaatsen (ca. 84%)	336 pp	-> opheffen conform norm 1 op 1:	336 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 16%)	64 pp	-> opheffen conform norm 1 op 1:	64 pp op straat op te heffen
		totaal:	400 pp op straat op te heffen

In de onderstaande tabel staat het voorstel indien Stadsdeel Centrum 130 parkeerplaatsen meer kan opheffen op straat. Voor de volledigheid wordt de gehele tabel weergegeven.

Tabel 4: Opheffingsplan bij een garagecapaciteit van 1000 pp

Opheffingsplan Marnix e.o.	op te heffen pp		
	bew	bez	tot
Centrum			
Marnixstraat	35	15	50
Marnixkade	42	18	60
Bloemgracht/Egelatiersgracht/Westerstraat	70	30	100
Jordaan t.b.v. verlies fietsparkeren e.a.	35	15	50
subtotaal Centrum	182	78	260
scenario: extra in Centrum			
Westerkade	63	27	90
Lijnbaansgracht	28	12	40
subtotaal extra Centrum	91	39	130
totaal Centrum + extra Centrum	273	117	390
Westerpark			
Nassaukade (Marnixplantsoen - Hugo de Grootkade)	101	19	120
Nassaukade (Marnixplantsoen - Nassauplein)	34	6	40
Frederik Hendrikbuurt	126	24	150
Verlies tbv fietsparkeren in Frederik Hendrikbuurt	34	6	40
Witteneiland	42	8	50
Tweede Hugo de Grootstraat	-	-	-
subtotaal Westerpark	336	64	400
totaal	518	142	790

bew = pp gebruikt door bewoners

bez = pp gebruikt door bezoekers

aanname verhouding bew-bez in Westerpark 84%-16%

aanname verhouding bew-bez in Centrum 70%-30%

2.3 Locatie

2.3.1 Inleiding

De locatie van de garage volgens de bestuursopdracht is gebaseerd op een onderzoek² naar locatiealternatieven. De beste locatie voor de parkeergarage is afhankelijk van een aantal aspecten. Er moet voldoende *ruimte* zijn om een parkeergarage met de gewenste capaciteit te realiseren. De *afstanden* tot de herkomsten en bestemmingen van de verschillende doelgroepen dienen zo klein mogelijk gehouden te worden. Hierbij zijn bewoners als doelgroep het belangrijkste en het omvangrijkste. Het nieuwe sportcentrum 'Het Marnix' is ontwikkeld en hiervoor zijn geen extra parkeerplaatsen voor voorzien. Een parkeergarage in de directe omgeving van 'Het Marnixbad' kan een aantrekkelijke werking hebben voor bezoekers van verder weg of slecht te been. De locatie moet zo goed mogelijk aansluiten bij de plekken waar de *parkeerplaatsen vervallen*. De garage moet goed te *ontsluiten zijn voor het autoverkeer*.

² Grontmij Parkconsult, Parkeergarage Singelgracht, 23 april 2007

2.3.2 Locatie alternatieven

Voor de garage zijn er enkele locaties waar deze gerealiseerd kan worden. Elke met zijn voor- en nadelen. In het haalbaarheidsonderzoek, in 2007 verricht door Grontmij Parkconsult, zijn deze locatiealternatieven zorgvuldig beschreven en geanalyseerd. Een korte samenvatting volgt hieronder.

Singelgracht tussen Marnixplein en Eerste Marnixplantsoen

Ten opzichte van de doelgroepen en de vervallen parkeerplaatsen ligt deze locatie redelijk centraal. Ook de ontsluiting is 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 maximale capaciteit voor een garage in dit rak is kleiner dan tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein.

Elegantiersgracht

Deze garage 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 in het plantsoen gaat ten koste van de huidige waarden en met name de aanwezige bomen met een monumentale uitstraling. Bij een herinrichting van het plantsoen kunnen nieuwe waarden aan het plantsoen toegevoegd worden, maar de oude zijn voorgoed teloor gegaan.

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.

2.3.3 Conclusie

De locatie onder de Singelgracht tussen het Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein lijkt het meest geschikt voor de parkeergarage. De beide dagelijks besturen hebben er daarom, met instemming van de beide stadsdeelraden, voor gekozen dat dit de locatie is die nader op haalbaarheid onderzocht zou worden. De resultaten hiervan zijn in deze Nota van Uitgangspunten te vinden.

2.4 Garageconcepten

2.4.1 Toegangssystemen voor motorvoertuigen

Voor een ondergrondse garage zijn verschillende toegangssystemen voor motorvoertuigen mogelijk. Het optimale systeem is voornamelijk afhankelijk van de benodigde capaciteit (aantal auto's) en de inpasbaarheid in de openbare ruimte.

Traditionele toegang

Bij een traditionele toegang rijdt de bestuurder zelf naar de stallingsplaats in de garage. Via hellingbanen is de garage bereikbaar vanuit de openbare ruimte. Dit is het meest gebruikte en vertrouwde parkeergarageconcept en biedt voldoende ontsluitingscapaciteit voor de garage. Een traditionele toegang wordt gecombineerd met voetgangersuitgangen.

Automatische toegang

Een automatische toegang bestaat uit een voorziening (lift) waarin de auto door de bestuurder wordt geparkeerd en vervolgens middels een automatisch mechanisch systeem naar een locatie in de garage wordt getransporteerd.

Een automatische toegang heeft een verwerkingscapaciteit van circa 60 parkeerplaatsen en wordt daarom in de regel bij kleinere parkeergarages met een vaste gebruikersgroep toegepast. Voor een dergelijke garage is een automatische toegang relatief eenvoudig in te passen in vergelijking met traditionele hellingbanen.

Voor toepassing in een garage van 800 parkeerplaatsen heeft een automatische toegang ook nadelen:

- Er zijn minimaal 13 à 14 toegangen nodig zijn om 800 parkeerplaatsen te bedienen.
- De verwerkingscapaciteit per toegang beperkt is (2 á 3 minuten per auto), waardoor aanzienlijke wachtrijen kunnen ontstaan.
- De investerings- en onderhoudskosten zijn relatief hoog.

Semi-automatische toegang

Bij een semi-automatische toegang rijdt de bestuurder de auto in een lift die de auto transporteert naar de garage verdieping. Hierna rijdt de bestuurder zelf verder naar de parkeerplaats in de garage. Een andere variant is een toegang door middel van een hellingbaan, waarna de auto in een lift verder wordt getransporteerd in de garage.

Een semi-automatische toegang moet evenals een traditionele toegang worden gecombineerd met een aparte voetgangersuitgang. Deze toegangsvariant biedt voor een garage in de Singelgracht bij het Marnixbad geen voordelen ten opzichte van de bovengenoemde varianten en wordt daarom niet verder uitgewerkt.

Samenvatting toegangssystemen

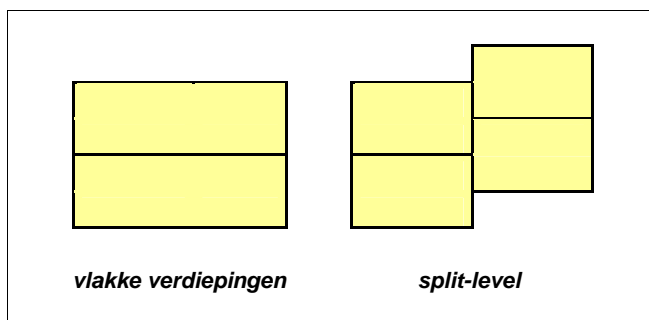
Voor een garage onder de Singelgracht is alleen een garage met traditionele hellingbanen in combinatie met aparte voetgangersuitgangen een reële optie.

De inpassingmogelijkheden voor de hellingbanen (auto's) wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.

2.4.2 Garageconcepten

Een (ondergrondse) garage kan op verschillende manieren worden ingedeeld:

- één verdieping (gelijkvloers);
- meerdere verdiepingen met vlakke vloeren;
- meerdere verspringende verdiepingen (split-level).



Figuur 2b verschil tussen split-level en vlakke verdiepingen

Een split-level parkeergarage wordt vooral toegepast bij bovengrondse parkeergarages wanneer de ruimte voor hellingbanen beperkt is. De totale hoogte van een split-level garage is, bij een gelijk vloeroppervlak, een halve verdieping groter dan de hoogte van een garage met vlakke verdiepingen. Voor een ondergrondse garage zou dit een diepere bouwput impliceren en ook blijft er een restruimte in de bouwput onder de garage, wat extra investeringskosten met zich meebrengt.

Een split-level concept is daarom minder geschikt voor een garage onder de Singelgracht.

2.5 Aanvullende voorzieningen

Hoewel de haalbaarheidsstudie zich primair richt op een parkeergarage voor personenauto's is ook gekeken naar de mogelijkheid om de garage te combineren met enkele andere voorzieningen.

In deze paragraaf worden de volgende aspecten behandeld:

- een fietsenstalling in de garage;
- onderbrengen van nutsvoorzieningen in de garage;
- een oplaadpunt voor elektrische auto's in de garage.

2.5.1 Fietsenstalling

Op en rond het Marnixbad is een tekort aan fietsenrekken. Daarom is bezien in hoeverre het mogelijk is om de parkeergarage te combineren met een openbare fietsenstalling. Het nut en de wenselijkheid hiervan hangt voor een groot deel af van de locatie. Fietsers willen en zullen hun fiets dicht bij de beoogde bestemming stallen. Het grote hoogteverschil (circa 8 meter waar 3 à 4 meter gebruikelijk is) dat fietsers moeten overbruggen om hun fiets te stallen in de parkeergarage maakt dit alternatief te onaantrekkelijk waardoor de stalling niet gebruikt zal worden.

Het combineren van een openbare fietsenstalling in de parkeergarage wordt daarom niet verder onderzocht. Wel worden nog de mogelijkheden onderzocht voor een beperkte stalling van fietsen van automobilisten die hun auto in de garage parkeren. Dit kan de aantrekkelijkheid van de garage voor de bewoners/ ondernemers vergroten en de kans dat een fietsenstalling voor deze doelgroep goed gebruikt wordt is groter.

2.5.2 Oplaadpunt elektrische auto's

In Amsterdam en de rest van het land staan (voor zover bekend) nog geen tankstations voor elektrische auto's. Londen experimenteert momenteel al met elektrische oplaadpunten; het centrale Stadsdeel Westminster City Council bezit momenteel 48 oplaadpunten voor elektrische voertuigen op 13 parkeerterreinen. In Nederland wordt o.a. in deze ontwikkeling geïnvesteerd door Essent.

Vanuit de ontwikkelingen als 'Voorrang Gezonde Stad' worden de mogelijkheden onderzocht voor een oplaadpunt voor elektrische auto's in de garage. Een complicatie voor elektrische auto's is dat de oplaadapparatuur nog niet standaard is. Elk vervoermiddel heeft zijn eigen tussenlader met stekker. Verder moet regelmatig worden 'getankt'. Afhankelijk van het type auto, de snelheid en het soort batterij ligt de actieradius grofweg tussen 350 en 500 kilometer. Een andere uitdaging vormde in 2007 nog de oplaadtijd, één uur voor een fietsaccu tot acht uur voor een autoaccu.

Ten aanzien van de financiële afweging zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Investeringskosten systeem
- Vervangingsinvesteringen
- Technisch onderhoud
- Exploitatie opbrengsten elektrische auto's
- Beheerkosten
- Derving exploitatie reguliere gebruikers.

Voorgesteld wordt om de mogelijkheden voor een oplaadpunt voor elektrische auto's in de garage te onderzoeken in de verdere planvorming. Dit zal dan gebeuren in overleg met de projectteams van de overige garages die stadsdeel Centrum momenteel voorbereid. Ook voor deze garages bestaat de bestuurlijke wens om indien mogelijk faciliteiten te creëren voor elektrische auto's.

3 Ruimtelijke randvoorwaarden

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten voor een mogelijke parkeergarage nader beschreven. In eerder door de centrale stad vastgestelde beleidskaders staan deze gedetailleerd weergegeven. In dit hoofdstuk volgt eerst een korte beschrijving van de stedenbouwkundige achtergronden. Vervolgens volgt een uitwerking in ruimtelijke randvoorwaarden, met name zoals die opgenomen zijn in de 'Nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone'³.

3.1 Stedenbouwkundige achtergrond

Het plangebied waarin de parkeergarage ligt heeft een bijzonder karakter. De Singelgrachtzone markeert het grensgebied tussen de Jordaan en de Frederik Hendrikkbuurt. Beide buurten hebben een geheel eigen waarde en karakter. De binnenring, gevormd door de Marnixstraat is de schakel tussen de oude stad en de 19^e-eeuwse gordel. De Singelgrachtzone vormt hierin als het ware een natuurlijke overgangszone. Voor deze Singelgrachtzone is in 2003 een nota met ruimtelijke randvoorwaarden vastgesteld, met aanbevelingen en gewenste afmetingen voor de Singelgrachtzone. Bij herinrichtingen nieuwe ontwikkelingen moet deze nota ter hand genomen worden als richtinggevend.

3.1.1 Frederik Hendrikkbuurt

Door haar ligging direct naast de Jordaan is de Frederik Hendrikkbuurt onlosmakelijk verbonden met deze populaire oude volksbuurt. Het beeld in de Frederik Hendrikkbuurt wordt bepaald door de 19^e-eeuwse stedenbouwkundige structuur met gesloten bouwblokken en onaangetaste gevels van eind 19e en begin 20e eeuw. Stadsdeel Westerpark wil de kwaliteit van deze buurt behouden en waar mogelijk versterken. In de onlangs gepresenteerde visie en concept Plan van Aanpak Frederik Hendrikkbuurt is dit vastgelegd.

3.1.2 De Jordaan

De Jordaan is een buurt met een ontegenzeggelijk uniek karakter. Zo uniek zelfs, dat sprake is van een beschermd stadsgezicht. De buurt is een op zichzelf staand onderdeel van de stadsuitleg van 1612. De structuur van de straten en grachten is – bijna overal – direct afgeleid van de structuur van het polderlandschap. Hierdoor ontstond een buurt dat in sterk contrast stond met de grachtengordel, die in dezelfde periode is aangelegd. Doordat de Jordaan een andere stedenbouwkundige structuur heeft dan de directe omgeving zijn er nauwelijks doorgaande routes. Hierdoor is de buurt in zekere mate geïsoleerd gebleven. Een andere kenmerkend aspect van de stedenbouw in de Jordaan is de structuur van het bouwblok.

³ DRO gemeente Amsterdam, *Nota Ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone*, 19 november 2003 door de Raad van de Centrale Stad vastgesteld.

De vele gebouwen op de binnenterreinen zorgen voor een diffuse structuur met ingewikkelde stedenbouwkundige en juridische constructies van stegen, paden en gangen. De Jordaan is introvert in zijn stedelijke structuur. De Jordaan heeft een dichte en compacte bebouwingsstructuur.

3.2 Singelgrachtzone: Ruimtelijke randvoorwaarden

De binnenring, gevormd door de Marnixstraat, en de buitenring (Nassaukade) vormen de schakel tussen de oude binnenstad en de 19e-eeuwse gordel. Het afwisselde ruimtelijke beeld langs het water, de optimale ontsluiting voor auto en openbaar vervoer en de ontsluitende functie voor stedelijke voorzieningen, biedt kansen voor kwaliteit. De wens om de stedenbouwkundige eenheid te onderstrepen en de kwaliteit van de openbare ruimte uit te buiten leidt tot de keuze om voor beide tracés - in hoofdlijnen - gelijk opgebouwde profielen te ontwikkelen. Deze staan vastgelegd in de 'Nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone', welke in 2003 door de centrale stad is vastgesteld. De eisen die in deze nota staan geformuleerd zijn het uitgangspunt voor de inpassing en ontwikkeling van de toekomstige parkeergarage. Het uitgangspunt met de meest ingrijpende gevolgen is de 'royaal gedimensioneerde wandelpromenade' langs de buitenkant van de Singelgracht in combinatie met het vrijmaken van het zicht op het water. De zone voor de promenade is op de meeste plaatsen in gebruik als parkeerterrein. De gewenste profielen in deze Singelgrachtzone zijn te beschrijven door bouwstenen voor kwaliteit. Op basis van deze kwaliteiten volgen onderstaand de concrete ruimtelijke randvoorwaarden die van toepassing zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de parkeergarage.

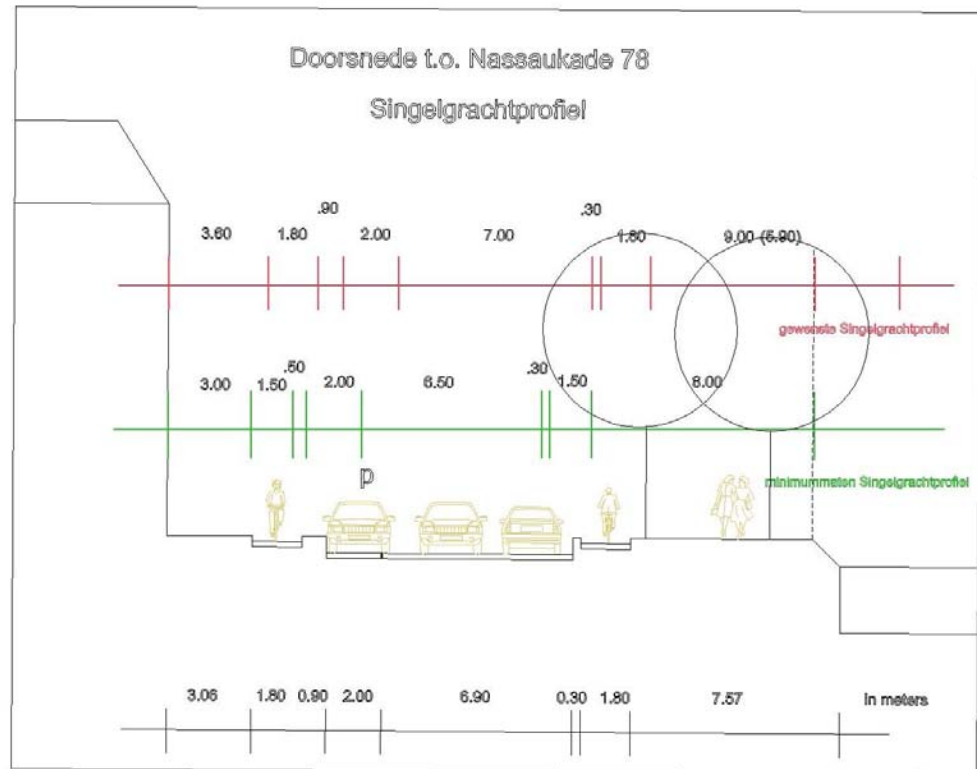
Randvoorwaarden Buitenring (Nassaukade)

De ontwikkeling van de Marnixgarage is gekoppeld aan de herinrichting van de Nassaukade. De randvoorwaarden in de Nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgracht zijn maatgevend voor de herinrichting van de Nassaukade in relatie tot de ontwikkeling van de garage.

In Figuur 2 staan de wenselijke en minimale afmetingen van het Singelgrachtprofiel, buitenring, gegeven. Daarnaast gelden de volgende randvoorwaarden voor de buitenring.

Continu profiel en consistent materiaalgebruik;
Onderdeel van hoofdnet auto;
Brede wandelpromenade onder de dubbele bomenrij langs het water, ten kosten van de parkeerplaatsen langs de Singelgracht;
Duurzame ruimtereservering voor de bomen;
Nieuw te bouwen parkeergarages bieden alternatief voor wegvallen van parkeerplaatsen, dit biedt de kans parkeerplaatsen onder de bomen te verwijderen;
Fietsen op de buitenring veiliger maken, bij voorkeur fietspaden;
Oppervlakte water niet verkleinen;
Water bevaarbaar houden, plaatselijk baggeren;
Niet meer ligplaatsen voor woonschepen;
Openbare oevers, ook bij woonschepen.

Uitgangspunt volgens de bestuursopdracht is een garage met toeritten in de Nassaukade. Bij het onderzoeken van de inpassingmogelijkheden van de toeritten wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk tegemoet komen aan de ruimtelijke randvoorwaarden voor de herinrichting van de Nassaukade.



Figuur 2: Singelgrachtprofiel (rood = gewenst profiel, groen = minimum profiel)

3.3 Bomenonderzoek

Langs de Singelgracht staan vele waardevolle bomen die de straat een monumentaal aanblik geven. Er is onderzocht⁴ wat de mogelijke gevolgen zijn voor de bomen indien onder de Singelgracht de parkeergarage gerealiseerd wordt. De huidige conditie en kwaliteit zijn in kaart gebracht en er is een uitspraak gedaan over de toekomstverwachtingen van de bomen.

⁴ Witteveen+Bos, *Rapportage vooronderzoek Marnixgarage*, ref.: ASD1168-1/kocs2/008, 27 februari 2009.

Het bestand bestaat uit 103 bomen. De volgende soorten zijn aangetroffen:

- 59 Gewone plataan (*Platanus hispanica*)
- 36 Hollandse iepen (*Ulmus hollandica*)
- Ijzerhout (*Parrotia persica* 'Vanessa')
- 2 Oosterse plataan (*Platanus orientalis* 'Digitata')
- 2 Kersenbomen (*Prunus*)
- 1 Paardenkastanje (*Aesculus hippocastanum*)

15 Bomen bevinden zich in de jeugdfase, 88 bomen bevinden zich in de halfwas en/of volwasfase.

3.3.1 Conditie van de bomen

De conditie van de bomen is normaal tot licht verminderd, met uitzondering van de platanen met verminderde conditie, staande aan de oostzijde van de Nassaukade. De kwaliteit van de bomen is redelijk. De toekomstverwachting van de bomen is goed.

17 bomen zijn potentieel verplantbaar.

3.3.2 Kwaliteit van de bomen

De rij iepen ten oosten van de Singelgracht, zijn als groendrager van de Marnixkade beeldbepalend. Het betreft een markante rij iepen, met een stamdoorsnede van gemiddeld circa 40 cm.

De 8 platanen aan de westzijde van de Nassaukade met een stamdoorsnede van circa 85 cm, zijn gezien de verschijningsvorm en standplaats zeer markant en om deze reden zeer behoudenswaardig.

De dubbele rij platanen ten westen van de Singelgracht, zijn als groendrager van de Nassaukade beeldbepalend. De kronen van deze bomen zijn, gezien het geringe ondergrondse doorwortelbare volume en geringe beschikbare organische stofgehalte, niet optimaal tot ontwikkeling gekomen. Zowel boven- als ondergronds is een concurrentiestrijd gaande tussen de dicht op elkaar geplante bomen. Het merendeel van de kronen is beperkt in 'de breedte' in plaats van in 'de hoogte' tot ontwikkeling gekomen. Deze bomen handhaven zich momenteel met minimale middelen. Bijkomende negatieve invloeden van buitenaf, hebben zeer negatieve gevolgen voor de instandhouding van de bomen tot gevolg.

3.3.3 Behoud van de bomen

De bomen met een redelijke en goede kwaliteit zijn alleen duurzaam te behouden, indien geen boven- of ondergrondse schade aan de boom wordt toegebracht. Dit geldt zowel voor, tijdens als na eventuele werkzaamheden. De bomen met een redelijke en goede kwaliteit, zijn alleen duurzaam te behouden, indien de huidige waterhuishouding in stand wordt gehouden. Bemaling tijdens de werkzaamheden in dit geval op dusdanige wijze uitvoeren, dat de waterhuishouding binnen het leefgebied van de bomen niet zal fluctueren.

3.4 Belendingen

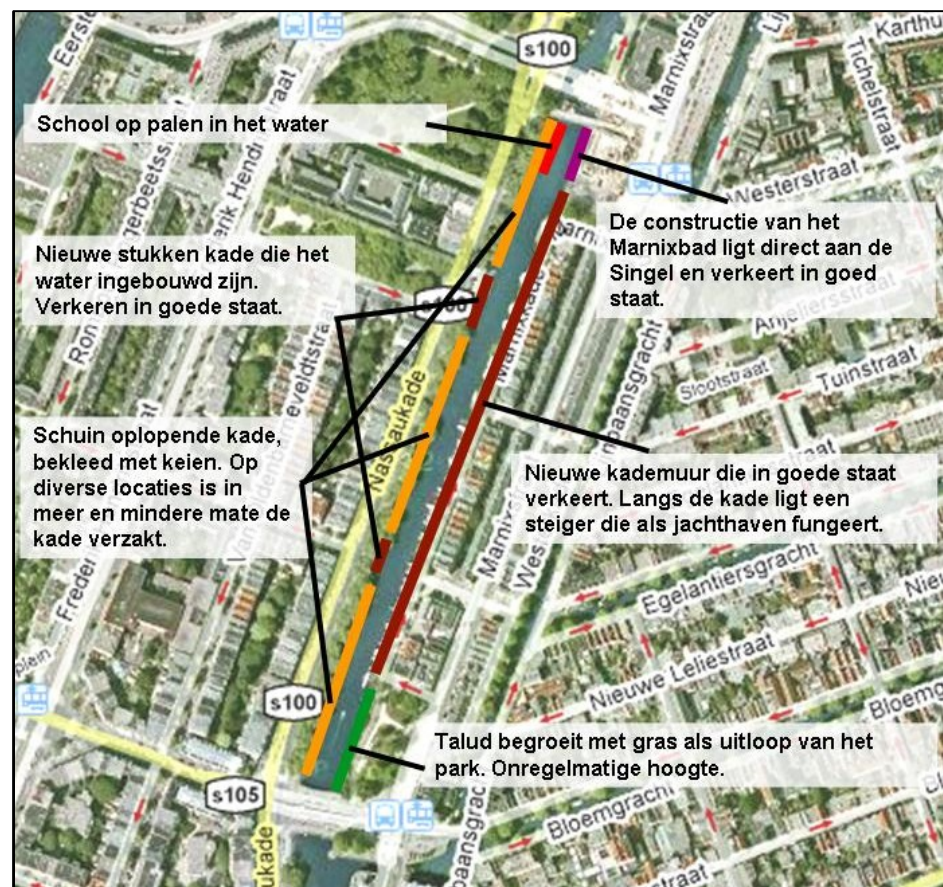
Rond de Singelgracht is sprake van drie soorten aangrenzende bouwwerken of obstakels:

- kademuren;
- bruggen;
- gebouwen (woonhuizen/bedrijfsgebouwen).

Om een indicatie te krijgen van de staat van deze belendingen is een visuele inspectie uitgevoerd en is overleg gevoerd met de beheerder van de walmuren en bruggen (Stadsdeel Centrum)⁵.

3.4.1 Kademuren

In Figuur 3 staan de resultaten weergegeven van de visuele inspectie van de kademuren. Vanuit de beeldkwaliteit wordt de voorkeur gegeven aan het handhaven van het schuin oplopende kades, daar waar dat in de huidige situatie ook het geval is. Op verschillende punten in de Singelgracht en ook in het rak tussen het Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein komen verticale kades voor.



Figuur 3: Technische staat kademuren

⁵ Witteveen+Bos, *Rapportage vooronderzoek Marnixgarage*, ref.: ASD1168-1/kocs2/008, 27 februari 2009.

Uit de inspectie blijkt dat de kade aan de oostzijde (Marnixkade) in goede staat verkeert. Voor de Nassaukade en het zuidelijke deel van de Marnixkade is er sprake van een geheel andere begrenzing. Hier loopt het maaiveld onder talud, bekleed met basaltblokken en met een houten beschoeiing de gracht in.

3.4.2 Bruggen

De beide bruggen over de Singelgracht, ten noorden en ten zuiden van de geplande garage, zijn in goede staat. Waarschijnlijk zijn de bruggen gefundeerd op de eerste zandlaag.

3.4.3 Gebouwen

Bebouwing Marnixkade

Langs de Marnixkade staat (woon) bebouwing uit het begin van de 20e eeuw. Deze panden verkeren in een redelijk tot goede staat en zijn waarschijnlijk gefundeerd op de eerste zandlaag. De afstand tussen de woningen en de kademuur is circa 8 meter. Aan de noordzijde van de Marnixkade staat het Marnixbad. Dit is een zeer modern gebouw dat direct aan de gracht grenst. Het Marnixbad is gefundeerd op de tweede zandlaag.

Bebouwing Nassaukade

De bebouwing aan de Nassaukade is ouder dan de bebouwing aan de Marnixkade. Ook van deze gebouwen is de staat van onderhoud redelijk tot goed. De afstand tot de kade is veel groter, circa 15 meter. Wanneer de in- en uitrit in de Nassaukade komt, wordt de afstand tot de bouwlocatie verkleind.

3.4.4 Conclusie

De kademuren aan de oostzijde zijn in goede staat. Bij de bouw van een garage dienen zij bij voorkeur gespaard te blijven. De palen welke 10:1 schoor naar voren staan zijn in de eerste zandlaag geplaatst. De beide bruggen over de Singelgracht, ten noorden en ten zuiden van de geplande garage, zijn eveneens in goede staat. Ook hier dient rekening te worden gehouden met fundaties op de eerste zandlaag.

De woonbebouwing aan beide zijden heeft een goede staat van onderhoud en naar verwachting is het overgrote deel op de eerste zandlaag gefundeerd. De afstand van de Singelgracht is aan zowel oostelijke als westelijke zijde substantieel. Het is echter van groot belang dat serieus wordt gekeken naar risico's voor belendende panden. Hiertoe worden een aantal risicosessies en risico-inventarisaties uitgevoerd conform de methode RISMAN. Dit is een gecertificeerde methode voor risicomangement bij grote infrastructurele projecten in Nederland. Onder meer het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt conform deze methode. Kortom: In de definitiefase wordt er veel aandacht besteed aan eventuele (bouw)risico's.

3.5 Kabels en leidingen

De kabel en leidingbeheerders binnen het plangebied zijn aangeschreven. Hen is gevraagd aan te geven welke conflicten zij zien tussen de realisatie van de parkeergarage onder de Singelgracht en hun kabels en leidingen⁶.

In de Singelgracht lopen 6 kabels en leidingen (zinkers). In de kades liggen een groot aantal nutsvoorzieningen. De aanwezigheid hiervan hebben geen direct gevolg voor de haalbaarheid van de garage, maar de conflicten moeten bij de realisatie wel opgelost worden.

Voor zover buiten te constateren is, zijn er geen bovengrondse kabels- en leidingenvoorzieningen (zoals transformatiehuisjes) die binnen de invloedssfeer van de parkeergarage liggen.

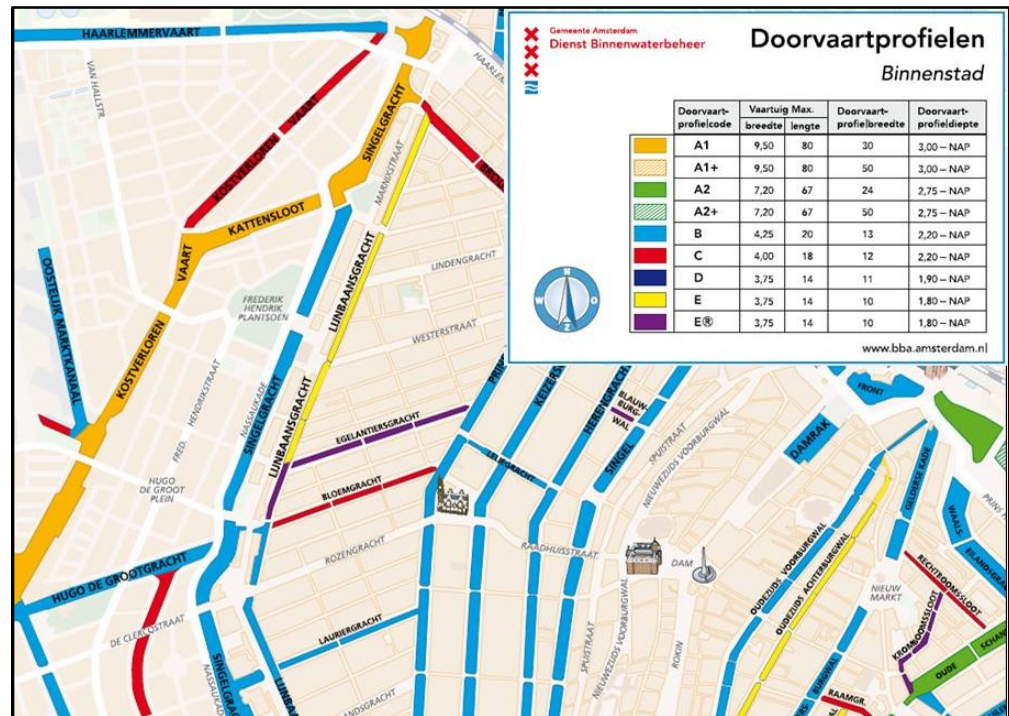
Bij de raming van de realisatiekosten moeten de verleggingen en maatregelen hiervoor meegenomen worden. Daarnaast dient er een risicoreservering gemaakt te worden voor kabels en leidingen die in het vooronderzoek niet gevonden zijn, maar wel in de ondergrond aanwezig zijn.

3.6 Nautische aspecten

3.6.1 Doorvaartbreedte

De Singelgracht heeft ook een functie voor de pleziervaart en rondvaart. De Dienst Binnenwaterbeheer heeft regels opgesteld om vlot en veilig scheepvaartverkeer te garanderen. De hoofdlijnen van deze regels zijn in Figuur 4 weergegeven. Hierin is te zien dat op de voorziene locatie van de parkeergarage de doorvaartbreedte in de Singelgracht minimaal 13 meter dient te bedragen. Dit is de ruimte tussen de eventuele toerit van de garage in het water en de boten op de aanlegplaatsen langs de Marnixkade.

⁶ Witteveen+Bos, *Rapportage vooronderzoek Marnixgarage*, ref.: ASD1168-1/kocs2/008, 27 februari 2009.



Figuur 4: Doorraatprofielen (bron: www.bba.amsterdam.nl)

3.6.2 Jachthaven Staverno

De steiger van de jachthaven Staverno ligt in de Singelgracht aan de Nassaukade. Bij de bouw van een parkeergarage moet deze tijdelijk buiten gebruik gesteld worden. Na de bouw van de garage kan alles weer worden teruggeplaatst.

4 Verkeerskundige aspecten

4.1 Verkeersproductie parkeergarage

Na realisatie van een parkeergarage heeft dat een bepaalde hoeveelheid verkeersbewegingen tot gevolg. Dit hangt in belangrijke mate samen met de beoogde gebruikers van de parkeergarage. Er is onderzoek⁷ gedaan naar de verkeersproductie van de parkeergarage. In deze paragraaf worden de resultaten van het onderzoek gegeven. Deze worden gebruikt voor het luchtkwaliteitsonderzoek (zie paragraaf 5.4), het geluidsonderzoek (volgende fase wordt dit uitgevoerd) en het bepalen van de afwikkelingsmogelijkheden voor het verkeer.

4.1.1 Verkeersproductie parkeergarage

Op basis van het rekenmodel en de uitkomst van de gevoeligheidsanalyse is de verkeersproductie van de parkeergarage berekend. In de onderstaande tabellen zijn de resultaten van de berekening opgenomen.

Tabel 5: Verkeersproductie parkeergarage Marnix (in mvt)

Periode	Rijrichting		totaal
	Ingaand	Uitgaand	
Ochtendspits 07.00 – 09.00 uur	33	73	106
Avondspits 16.00 – 18.00 uur	74	87	161
Etmaalintensiteit	565	606	1.171

4.1.2 Wachtijden/wachtrijvorming

Voor het bepalen van de benodigde bufferlengte, aantal slagbomen en een indicatie van de wachttijd wordt gebruik gemaakt van de intensiteiten tijdens het drukste uur (zaterdagmiddag).

Tabel 6: Piekbelasting drukste uur op basis van rekenmodel

Richting	Drukste uur intensiteiten	
	Maximum	gemiddeld
Ingaand	80	69
Uitgaand	79	69

4.1.3 Benodigde slagbomen en benodigde bufferruimte

Gezien de beperkte aantallen aankomende voertuigen worden geen wachtrijen voor de parkeergarage verwacht. Zelfs bij een piek welke bijna twee keer zo groot is als de gemiddelde drukste periode (160 voertuigen per half uur in plaats van 80 voertuigen per

⁷ Witteveen+Bos, *Verkeerskundige aspecten Marnixgarage*, ref.: ASD1168-1/kocs2/011, 30 maart 2009.

uur) ontstaan geen wachtrijen die terugslaan op de Nassaukade. Aanbevolen wordt een opstellengte van 10-15 meter aan te leggen voor de ingaande slagbomen, zodat wachtrijvorming op de hellingbaan voorkomen wordt. Vanuit verkeerskundig oogpunt gaat de voorkeur uit naar hellingbanen met een hellingspercentage van 10 % zodat deze ook gebruikt kunnen worden als opstellengte.

Voor de uitgang is opstellengte nodig voor het verkeer dat de Nassaukade op wil rijden. Hiervoor is tenminste 5 meter horizontale lengte nodig (liever meer) zodat een auto vanuit horizontale positie het verkeer op de Nassaukade kan overzien.

Aanbevolen wordt twee slagbomen voor zowel het in- als uitgaande verkeer toe te passen, uit het oogpunt van storingen en het voorkomen van wachtrijen bij een volle garage. Bij de ingang is het plaatsen van twee slagbomen vereist om de toegang voor belanghebbenden te kunnen garanderen.

4.2 Auto-ontsluiting van de parkeergarage

In dit hoofdstuk wordt de ontsluiting van de parkeergarage voor auto's behandeld. Voor de parkeergarage onder de Singelgracht is bekeken hoe de garage ontsloten kan worden vanaf de Nassaukade.

4.2.1 Uitgangspunten voor de inpassing

Voor de in- en uitrit wordt een breedte van 4,5 meter aangehouden. Dit is opgebouwd uit een rijbaan, schrikruimte en tunnelwanden. De lengte van de tunnel is afhankelijk van de helling die toegepast wordt en de diepte van de garage. Omdat de garage onder het water van de Singelgracht, op ongeveer 8 meter onder het maaiveld moet komen, worden de in- en uitrit erg lang en is het hellingpercentage van 10% het maximum. De lengte waar in de afweging rekening mee gehouden wordt is 80 meter, hiervan is 35 meter bovengronds.

4.2.2 Alternatieven

In het proces zijn diverse alternatieven ontsluitingsmogelijkheden bekeken op haalbaarheid, inpasbaarheid ruimtelijk (Singelgrachtprofiel) en verkeerskundig, (bouw)risico's, beeldkwaliteit, bereikbaarheid en veiligheid. Na de afweging van de vele alternatieven zijn drie alternatieven overgebleven die het meest haalbaar geacht worden. De beschrijvingen van de reeds afgevalen alternatieven zijn in de bijlagen opgenomen. De overgebleven alternatieven worden hierna beschreven.

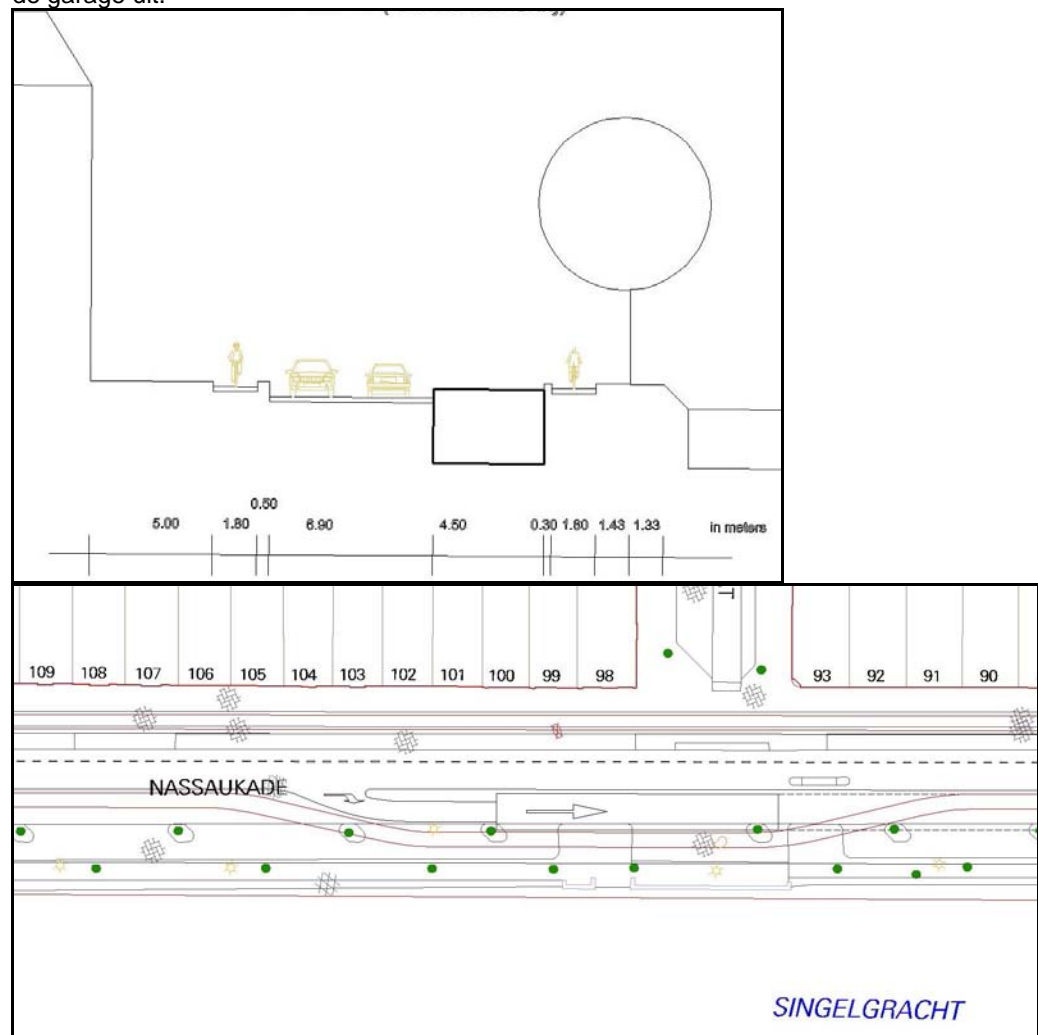
Alternatief A: Nassaukade, in boulevard

De in- en uitrit van de parkeergarage komen in de Nassaukade te liggen, aan de zijde van de Singelgracht. Ze worden ingepast tussen de rijbaan en het fietspad. De inrit en de uitrit liggen in elkaars verlengde, parallel aan de rijbanen van de Nassaukade. In Figuur 5 is de dwarsdoorsnede schematisch weergegeven en is er een bovenaanzicht gepresenteerd van de inrit. Ter plaatsen van de in- en uitrit is het niet mogelijk om de dubbele bomenrij langs de Nassaukade te handhaven. Eén bomenrij moet tussen de 10 en 20 bomen (afhankelijk van de exacte locatie van de in- en uitrit) missen ten opzichte van de huidige situatie. De in- en uitrit zijn beide ongeveer 80 meter lang, omdat deze tot

ca. 8 meter diepte moeten dalen. Waar de toeritten ver genoeg onder het maaiveld gedaald zijn (minimaal 1,5 meter), kunnen nieuwe bomen worden teruggeplaatst. Het fietspad komt om de in- en uitrit heen te liggen, waarmee een kruising tussen fietsers en autoverkeer wordt voorkomen. Het Singelgrachtprofiel gaat uit van een brede promenade met een dubbele bomenrij en continue profielen. Ter plaatsen van de in- en uitrit wordt hier dus niet aan voldaan.

Om ruimte te creëren voor een promenade en een trottoir langs de gevels van de Nassaukade vervallen naast de parkeervakken langs de Singelgracht ook de parkeervakken aan de overzijde van de rijbaan (in vervolg: langsparkeervakken). De rijbaan komt hierdoor dichterbij de gevels te liggen, maar door het trottoir te verbreden wordt dit beperkt tot 1,5 meter. Het trottoir wordt iets breder ten opzichte van de bestaande situatie.

Vanwege de beperkte ruimte tussen de doorgaande rijbanen en de garage toerit is het niet mogelijk om de garage vanuit beide rijrichtingen te ontsluiten. Komend vanaf de Tweede Hugo de Grootstraat rijdt men de garage in en richting het Marnixplein rijdt men de garage uit.



Figuur 5: Alternatief A, (boven) dwarsdoorsnede, (onder) bovenaanzicht inrit

Alternatief B: Nassaukade, in de Singelgracht

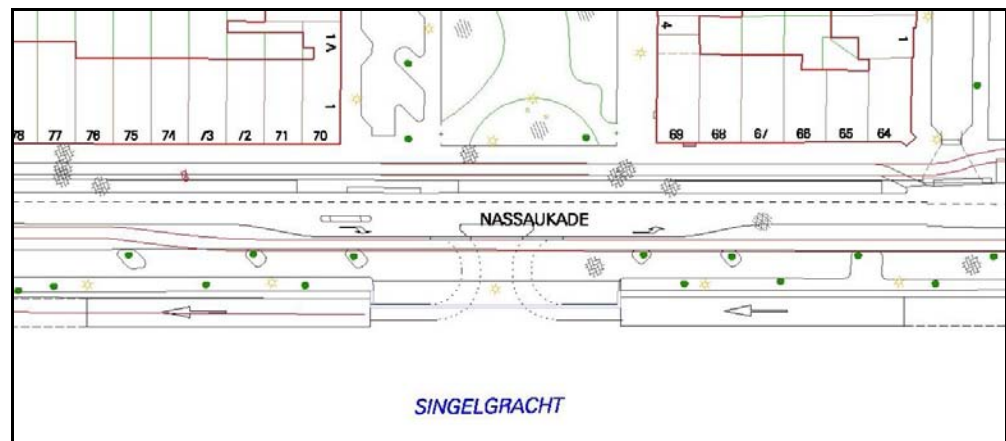
De in- en uitrit komen bij dit alternatief in de Singelgracht te liggen, zoals in Figuur 6 is aangegeven. Ze komen in het verlengde van elkaar te liggen. Bij dit alternatief is de kans groot dat de dubbele bomenrij behouden kan blijven. Dit is afhankelijk van de uitvoeringswijze, maar in ieder geval is herplant zeker mogelijk. Het autoverkeer dat de garage in- en uitrijdt moet wel het fietspad en de promenade kruisen. Deze kruisende verkeersstromen zijn ongunstig voor de verkeersveiligheid. Buiten dat de in- en uitrit de promenade kruist en de langspaarkeervakken komen te vervallen, komt dit alternatief heel goed tegemoet aan het Singelgrachtprofiel.

Met een in- en uitrit in het water wordt de waterlijn en het stroomprofiel van de Singelgracht gewijzigd. Het oppervlaktewater dat bij dit alternatief verdwijnt, dient binnen het Stadsdeel Westerpark en binnen het boezemgebied voor 100% te worden gecompenseerd. Hier moet dan een locatie voor gezocht worden.

De doorvaartbreedte wordt door de waterligging beperkt. Dienst Binnenwaterbeheer heeft in haar beleid bepaald dat de Singelgracht op deze locatie een doorvaartbreedte van minimaal 13 meter moet hebben⁸. In de huidige situatie wordt de doorvaartbreedte al beperkt door de aanlegplaatsen van jachthaven Staverno. Na realisatie van de garage moeten deze aanlegplaatsen ook teruggebracht worden. De doorvaartbreedte blijft met de ligging van de in- en uitrit in de Singelgracht nog ongeveer 20 meter, ruim voldoende dus.

Doordat de in- en uitrit verder van de rijbaan ligt kan met de noodzakelijke ruime boogstralen de parkeergarage vanuit beide rijrichtingen ontsloten worden. Dit is een voordeel voor de bereikbaarheid van de garage.

Ten slotte moet worden onderzocht of het maken van toeritten in de gracht vanuit stedenbouwkundig oogpunt acceptabel is. Bij dit onderzoek wordt ook de beheerder van de walmuur, Waternet en Binnenwaterbeheer Amsterdam betrokken.



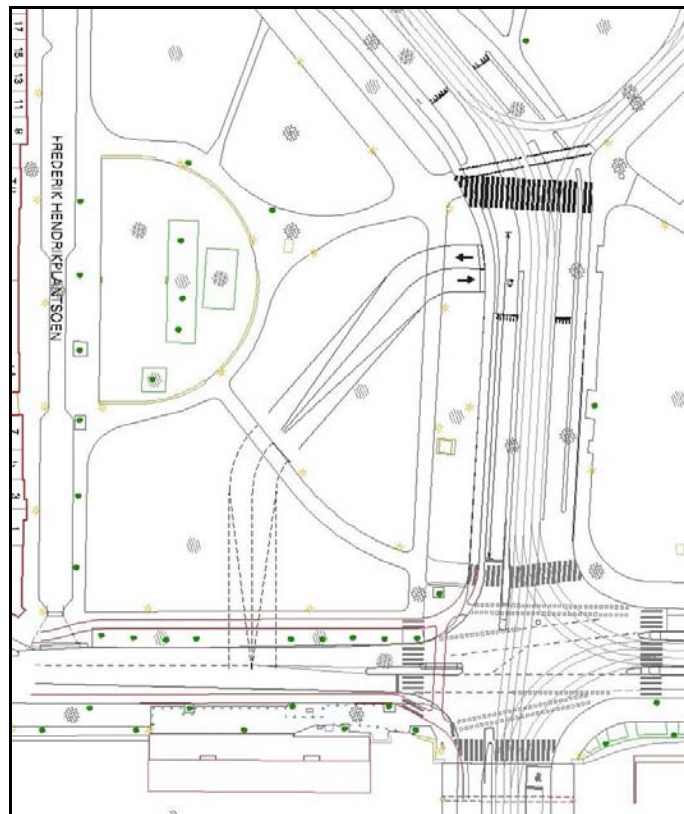
Figuur 6: Alternatief B, in- en uitrit

⁸ Bron: www.bba.amsterdam.nl

Alternatief C: Frederik Hendrikplantsoen

Bij dit alternatief wordt uitgegaan van een hele andere locatie voor de ontsluiting van de parkeergarage, namelijk het Frederik Hendrikplantsoen. In Figuur 7 is de locatie aangegeven. Het Singelgrachtprofiel wordt geheel gehandhaafd, maar de in- en uitrit moet in het waardevolle Frederik Hendrikplantsoen ingepast worden. Als uitgangspunt daarbij geldt dat bij de inpassing, de huidige waarden van het plantsoen zo veel mogelijk ontzien worden. De in- en uitrit kunnen bijvoorbeeld 'verstopt' worden in een met gras beklede glooiing in het plantsoen, waarmee de impact verkleind wordt. Het tracé van de toerit wordt zo gekozen dat huidige bomen, met uitzondering van hooguit 2 stuks, behouden kunnen blijven.

De in- en uitrit worden gecombineerd en komen uit op het Frederik Hendrikplantsoen. Verkeer voor de garage moet op het Frederik Hendrikplantsoen een afslaan beweging maken, waarbij de trambaan gekruist moet worden. De garage is bij dit alternatief uit meerdere windrichtingen bereikbaar. Het kruispunt in de Nassaukade ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen wordt drukker. Door de in- en uitrit zo ver mogelijk van het kruispunt af te leggen wordt de kruispuntconfiguratie niet complexer, wel drukker.



Figuur 7: Alternatief C, in- en uitrit

4.2.3 Afweging alternatieven

Bij de afweging van de bovenstaande alternatieven spelen de onderstaande aspecten een rol. De aspecten staan in willekeurige volgorde:

1. De parkeergarage moet bereikbaar zijn uit zoveel mogelijk windrichtingen.
2. De aansluitingen moeten verkeersveilig zijn.
3. Vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid bezien, is het niet wenselijk om (extra) autoverkeer door woonbuurten te leiden. Uitgegaan wordt van een ontsluiting vanaf de Nassaukade. De Nassaukade is onderdeel van het Hoofdnet Auto, s100;
4. De doorstroming op de Nassaukade moet zo min mogelijk belemmerd worden;
5. Het Singelgrachtprofiel wordt zo veel mogelijk gerespecteerd, met name de bomenrij en de continuïteit in het profiel.
6. De kwaliteiten van het Frederik Hendrikplantsoen moeten gerespecteerd worden.
7. Zoveel als mogelijk is de meest waardevolle bomen te sparen

4.3 Voetgangersontsluiting

De voetgangersontsluitingen moeten ingepast worden in de omgeving. De vormgeving kan daarom per locatie verschillen, maar als uitgangspunt geldt dat de toegangen niet nadrukkelijk aanwezig mogen zijn in de openbare ruimte. Het gebruik van transparante materialen is daarbij een reële optie.

De locaties van de entrees worden afgestemd op de herkomsten en bestemmingen van de gebruikers. Dit leidt tot in entrees aan beide zijden van de Singelgracht en gelijkmatig verdeeld over de lengte van de garage.

Het aantal entrees wordt bepaald door de (brand-)veiligheid in de garage en de daaraan gerelateerde vluchtroutes die nodig zijn. Er moet een vluchtroute zijn van In de vervolgfase wordt dit nader uitgewerkt, evenals de exacte positionering van de entrees.

5 Bodem en milieu

Dit hoofdstuk behandelt een aantal bodem- en milieuaspecten. De milieukundige kwaliteit van de onderzoekslocaties, evenals de geotechnische en geohydrologische gesteldheid worden beschreven. De kans op archeologische vondsten en de maatregelen die getroffen moeten worden om eventuele vondsten te conserveren en bergen wordt behandeld. Tot slot wordt er aandacht besteed aan eventuele gevolgen voor de luchtkwaliteit en eventuele geluidshinder die op kan treden.

5.1 Milieutechnische bodemkwaliteit

Er is historisch vooronderzoek uitgevoerd⁹ naar de waterbodem- en bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoeklocatie. Dit onderzoek is uitgevoerd conform de NVN-5725 "Leidraad voor het uitvoeren van vooronderzoek". In algemene zin heeft dit onderzoek zich gericht op de locatie zelf en de omliggende percelen binnen een straat van 50 meter. Bij het onderzoek is gekeken naar het historische en huidige gebruik, de verwachte (water)bodemkwaliteit en de bodemopbouw/ geohydrologie. Mogelijke verontreinigingen en verontreinigingbronnen zijn achterhaald, waarmee een inschatting gemaakt kan worden van de gevolgen voor de bouw. In een later stadium moet op basis van dit onderzoek een op maat gesneden onderzoeksstrategie uitgewerkt worden.

5.1.1 Historisch en huidig gebruik

Ter plaatsen van de Singelgracht heeft in het verleden een demping plaatsgevonden. Mogelijk dat de gracht in het verleden dieper is geweest. Langs de Marnixkade hebben in het verleden diverse verdachte activiteiten plaatsgevonden. Zo hebben er twee brandstoffendetailhandels gezeten, een frisdranken- en mineraalwaterfabriek, een suikerfabriek, een timmer- en meubelfabriek waar zich later een boekbinderij gevestigde heeft. Aan de nieuwe Tuinstraat en het Tweede Marnixplantsoen hebben defensie terreinen gelegen.

De Nassaukade is tussen 1870 en 1920 opgehoogd. In deze tijd werd vaak grond gebruikt dat was verontreinigd met zware metalen. Er hebben ook verdachte bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden. Een papier- en kartonfabriek en op twee locaties aan de Nassaukade hebben afvalinzamelingbedrijven gestaan. Ook is nog bekend dat op een zevental locaties ondergrondse brandstoftanks hebben gelegen of nog liggen.

5.1.2 Bodem- en waterbodemonderzoek

In het archief zijn bodem- en waterbodemonderzoeken ingezien die in het verleden uitgevoerd zijn ten behoeve van bouwactiviteiten. Veel van de signaleerde verontreiniging zijn inmiddels gesaneerd, maar er zijn enkele uitzonderingen. Aan de *Marnixkade 77* is nog een sterke verontreiniging aanwezig van lood en zink in de

⁹ Witteveen+Bos, *Rapportage vooronderzoek Marnixgarage*, ref.: ASD1168-1/kocs2/008, 27 februari 2009.

bovengrond, en van lood en koper in de ondergrond. In het pand aan de Marnixkade 109a en de Marnixstraat 138a heeft de timmer- en meubelfabriek gestaan en daarna de boekbinderij. Het pand werd verwarmd met een oliestookinstallatie, waar de 5.000 liter grote olietank mogelijk nog aanwezig is. Uit verkennend- en naderonderzoek is een sterke verontreiniging met minerale olie in zowel de onder- als bovengrond en het grondwater gebleken. Er heeft een sanering plaatsgevonden die heeft geresulteerd in een afname van de verontreiniging tot maximaal de streefwaarden.

Bij eerdere werkzaamheden aan de Marnixkade is opvallend veel puin aangetroffen in de bodem, mogelijk afkomstig van de oude stadsmuur.

Uit bodemonderzoek, ten behoeve van de aanleg van een fietspad aan de Nassaukade, is een lichte verontreiniging met naftaleen, benzeen en minerale olie van de grond en het grondwater aangetoond. Aan de Nassaukade 86 is een verontreiniging aangetoond van lood en zink in de bovengrond, en van lood en koper in de ondergrond.

Waternet heeft in 2007 een waterbodemonderzoek uitgevoerd in de Singelgracht. De bagger is sterk verontreinigd met koper en deze verontreiniging is mogelijk ook aanwezig in de vaste waterbodem.

5.1.3 Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Amsterdam beschikt over een geldige bodemkwaliteitskaart. De Marnixkade is gekwalificeerd als matig verontreinigd met zware metalen en minerale olie. De ondergrond is geclassificeerd als sterk verontreinigd met zware metalen en minerale olie. De Nassaukade is geclassificeerd als sterk verontreinigd met zware metalen en minerale olie. Dit houdt in dat op beide oevers van de Singelgracht geen grondverzet mogelijk is zonder partijkuring. Bij sterke verontreinigingen moet er een goedgekeurd saneringsplan liggen voordat grondverzet mag plaatsvinden.

5.1.4 Conclusie

Voor dit project moet rekening gehouden worden met diverse verontreinigingen, zowel aan de Nassaukade, de Marnixkade als in de Singelgracht. Het betreft met name verontreinigingen met zware metalen en minerale olie. Daarnaast moet aan de Marnixkade rekening gehouden worden met puin. Voor de realisatie van de parkeergarage moet er een saneringsplan opgesteld worden.

5.2 Geotechnische en geohydrologische aspecten

5.2.1 Geotechniek

Ter bepaling van de bouwmethode van de garage en om een voorontwerp te kunnen maken van de fundering van de parkeergarage is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de grondmechanische aspecten. Vanuit eerdere projecten zijn voor deze fase voldoende sonderingen beschikbaar binnen het plangebied om de bodemopbouw te kunnen bepalen. De grondopbouw van de Singelgracht is behoorlijk homogeen. De eerste zandlaag en tweede zandlaag die belangrijk zijn voor de fundering, bevinden zich respectievelijk tussen circa NAP-12 m en NAP-15 m en vanaf circa NAP-16 m. Daarboven bevindt zich vooral klei en veen.

5.2.2 Geohydrologie

Het grachtenpeil in de Singelgracht is circa NAP – 0,40 m. Direct naast de grachten is het grondwaterpeil ongeveer gelijk aan het peil van de gracht. De grondwaterstromingen in de zandlagen zijn noord-zuid gericht. Eventuele constructies welke in deze zandlagen een groot oppervlak loodrecht op de stroomrichting hebben kunnen deze stroming beïnvloeden en leiden tot hogere stijghoogtes bovenstrooms en/of lagere stijghoogtes benedenstrooms. Omdat de garage ook in noord-zuidrichting komt te liggen, zal dit effect klein zijn. In een latere fase moet dit met een hydrologisch model aangetoond worden. De peilbuisgegevens over een lange meetperiode zijn hiervoor beschikbaar bij TNO en de gemeente Amsterdam.

De waterkwaliteit van de grachten wordt vooral beïnvloed door de kwaliteit van de waterbodem. Deze is voor de Singelgracht licht tot matig verontreinigd¹⁰. De kwaliteit van het oppervlaktewater is daarom sterk afhankelijk van het voldoende verversen van het water, cq. doorspoelen van de grachten.

De kwaliteit van het grondwater is verschillend voor het diepe grondwater en het freatisch grondwater. Het diepe grondwater is niet vervuild. De kwaliteit van het freatisch grondwater is erg afhankelijk van de verontreinigingbronnen in de omgeving.

5.2.3 Watertoets

Nadat er een voorkeursvariant bekend is moet er een watertoets opgesteld worden. Deze watertoets moet inzicht geven in de invloed van de parkeergarage op het oppervlaktewater (de berging), de grondwaterstroming en de peilen in zowel de bouw- als de gebruiksfase. Met Waternet heeft al een overleg plaatsgevonden, waarin zij vanuit hun oogpunt de risico's hebben benoemd en zij hebben aangegeven welke informatie overlegd moet worden voor de watertoets.

Benodigde informatie voor de watertoets

De Watertoets is een proces van overleggen tussen het Hoogheemraadschap en de ontwikkelaars van een plan. Belangrijk onderdeel hiervan is een ruimtelijke onderbouwing. Waternet wil hierbij aandacht zien voor waterkwaliteit, -kwantiteit en grondwater. De volgende informatie uit studies en onderzoeken zijn nodig voor het doorlopen van de watertoets:

- bij een tijdelijke afname van de waterberging (m² wateroppervlak) moet deze tijdelijke situatie worden beschouwd. Bij een definitieve afname moet dit 1 op 1 in de omgeving gecompenseerd worden, voordat deze vermindering optreedt;
- de Singelgracht maakt deel uit van het totale systeem van grachten uit Amsterdam welke geregeld worden doorgespoeld. Om het doorspoelen niet te hinderen is Waternet van mening dat gedurende de bouw van een parkeergarage minimaal een waterlijn met de breedte 6 meter moet overblijven om water te kunnen doorlaten.

- De grondwaterstromen worden door een bouwconstructie gedeeltelijk onderbroken. Afhankelijk van de bouwmethode dient een modelonderzoek plaats te vinden of kan volstaan worden met een beschrijvend onderzoek door een geohydroloog naar de invloed van een garage (of het bouwdok hiervoor) op de grondwaterstromen;
- De minimale diepte van de Singelgracht is NAP -2,40 meter. Daarnaast is er nog een baggertolerantie van 0,5 meter waardoor de onderhoudsdiepte op NAP -2,9 meter komt. Bij een altijd gewenste dekking van 0,5 meter moet het dak van de parkeergarage dus onder NAP -3.40 meter komen te liggen.

5.2.4 Conclusie

Voor het voorlopig ontwerp zijn er voldoende geotechnische en geohydrologische gegevens beschikbaar. Voor de daaropvolgende ontwerpfasen zijn meer geotechnische gegevens van de exacte locatie van de parkeergarage nodig.

Waternet heeft een belangrijke voorwaardenscheppende rol die vormgegeven wordt in het doorlopen van de Watertoets. Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing nodig met aandacht voor waterkwaliteit en –kwantiteit en grondwater.

5.3 Archeologie

5.3.1 Onderzoekskader

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Stadsdeel Centrum een archeologisch bureauonderzoek¹¹ uitgevoerd voor het plangebied Garage Marnix / Westerpark. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van de voormalige vestingsingel en het naastgelegen veenweide gebied vanaf de 17de eeuw tot in de 20ste eeuw. Van dit ruimtelijke en landschappelijke beeld is een beleidskaart van archeologische waarden afgeleid. De kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg.

5.3.2 Verwachtingen

Binnen het plangebied zijn materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met het tracé van de stadswal en de bolwerken Slotermeer en Rijkeroord uit de 17de eeuw. Er zijn vondsten te verwachten gerelateerd aan de ontwikkeling van het nabijgelegen veenweidegebied tot ambachtelijke zone met houtzaagmolens vanaf de 17de eeuw en het gebruik van de gracht als vaarweg en stortplaats van (stads)afval. Verder bevat de oever sporen van het aanplempen van de oude vestinggracht. Ook hier is stadsafval te verwachten dat toegepast werd als grondversterking.

5.3.3 Beleid

In het plangebied Garage Marnix / Westerpark zijn drie archeologische verwachtingszones te onderscheiden, waarop 2 beleidscriteria van toepassing zijn. Als archeologisch beleid voor de zones A en B (de voormalige 17de-eeuwse bolwerken Slotermeer en Rijkeroord en de waterbodembodem van de stadsgracht) geldt dat bij ingrepen

¹¹ Witteveen+Bos, *Rapportage vooronderzoek Marnixgarage*, ref.: ASD1168-1/kocs2/008, 27 februari 2009.

van 10.000 m² of groter en dieper dan 3,00 m ÷ NAP de berging en documentatie van archeologische vondsten in de civieltechnische ontgraving worden ingepast. Voor zone C (aangeplempte oeverzone uit de late 19de eeuw) geldt dat bij bodemingrepen dieper dan 1,00 m onder maaiveldniveau en met een oppervlak groter dan 500 m² een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) vooraf vereist is.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht, hetgeen inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek ingepland is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA dienen te worden aangemeld. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen genomen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.3.4 Conclusie

Er moet bij de bouw terdege rekening gehouden worden met archeologische vondsten. De berging en documentatie van vondsten moeten in de civieltechnische ontgraving worden ingepast. Bij ontgravingen in de Nassaukade is een Inventariserend veldonderzoek vooraf vereist.

5.4 Lucht

Ingenieursbureau Amsterdam heeft een indicatief onderzoek¹² uitgevoerd naar de effecten van de verschillende varianten van de garage op de luchtkwaliteit.

5.4.1 Wettelijk kader

In november 2007 is de Wet luchtkwaliteit 2007 van kracht geworden. In grote lijnen geeft de wet aan dat een project gerealiseerd mag worden als:

- Het project niet leidt tot overschrijdingen van grenswaarden voor schadelijke stoffen
- Het project de luchtkwaliteit niet, of niet 'in betekenende mate', verslechterd

Een 'niet in betekenende mate' verslechtering is een verslechtering van de luchtkwaliteit die kleiner is dan 1% van de grenswaarde. In essentie is deze verslechtering zo klein dat zij binnen een jaar gecompenseerd wordt door de autonome verbetering van de luchtkwaliteit.

5.4.2 Indicatief onderzoek

Voor de Marnixgarage zijn, op basis van het verschil in het aantal parkeerplaatsen, een tweetal varianten ontwikkeld. Deze zijn vergeleken met de nul-variant waar geen parkeergarage ontwikkeld wordt.

Variant 0: Autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit/ geen parkeergarage;

Variant 1: Parkeergarage met 800 parkeerplaatsen;

Variant 2: Parkeergarage met 1.000 parkeerplaatsen.

¹² Ingenieursbureau Amsterdam, *Indicatief onderzoek luchtkwaliteit varianten Marnixgarage*, 22 december 2008.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- de parkeergarage wordt ontsloten tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Frederik Hendrikplantsoen;
- de verkeersintensiteiten berekend door Witteveen+Bos¹³;
- 70% belanghebbende en 30% bezoekers¹⁴;
- binnen de groep belanghebbende is de verdeling 66,7% bewoners en 33,3% bezoekers.
- aangenomen wordt dat de doorstroming op de Nassaukade niet negatief beïnvloed wordt.
- er wordt geen rekening gehouden met de parkeerplaatsen die op het maaiveld worden opgeheven. Deze conservatieve benadering geeft een veilige marge in de luchtkwaliteitsberekening.

5.4.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat geen van de garagevarianten leidt tot normoverschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2015. Als de parkeergarage ontworpen wordt volgens NEN 2443 "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages" hoeft er niet extra getoetst te worden op de luchtkwaliteit binnen de garage. Dit alles leidt tot de conclusie dat het realiseren van de parkeergarage niet in strijd is met de Wet Luchtkwaliteit 2007.

Voor procedures in het kader van de wet ruimtelijke ordening wordt wel geadviseerd een uitgebreider onderzoek te doen naar de luchtkwaliteit om daarmee ondubbelzinnig te bewijzen dat er aan de normen voldaan wordt. Dit gebeurt in de definitiefase, waar de voorkeursvarianten uitgewerkt worden in een Programma van Eisen.

¹³ Witteveen+Bos, *Verkeerskundige aspecten Marnixgarage*, definitief.

¹⁴ De verdeling is 80% belanghebbenden en 20% bezoekers, maar vanwege de gevoeligheid van dit percentage op de verkeersintensiteiten is de ongunstigere 70%/30%-verdeling aangehouden voor het luchtkwaliteitonderzoek.

6 Marktstrategie

6.1 Inleiding

Voor de realisatie van een garage onder de Singelgracht moeten de Stadsdelen bepalen hoe en wanneer de markt betrokken wordt. Dit kan op verschillende manieren in verschillende contractvormen en voor verschillende onderdelen (fasen) binnen het project: financiering, planontwikkeling/ ontwerp, realisatie, exploitatie en beheer.

In opdracht van het ambtelijk projectteam Singelgrachtgarages heeft een extern adviesbureau de argumenten onderzocht voor het uitbesteden of zelf uitvoeren van de verschillende fasen van de totstandkoming en de exploitatie van een garage (bron: Investeren, ontwikkelen en exploiteren van de Singelgrachtgarages, Grontmij Parking Consultants bv, 1 november 2004).

6.2 Marktstrategie

Inleiding

Door middel van een duidelijke marktstrategie kunnen de stadsdelen de beste organisatie- en contractvorm bepalen. Een goede marktstrategie beoogt:

- een efficiënte realisatie van het project:
 - o beschikbare capaciteit, kennis en ervaring;
 - o beschikbare realisatie tijd;
 - o beschikbare financiële middelen.
- een goede organisatie van de exploitatie;
- een goed beheer en onderhoud;
- een goede verdeling van risico's tussen gemeente en marktpartij;
- het waarborgen van de gemeentelijke beleidsvrijheid.

De te onderscheiden projectfase/ onderdelen zijn:

- Financiering;
- Planontwikkeling en ontwerp;
- Realisatie;
- Exploitatie;
- Beheer en onderhoud.

Financiering

Omdat de financiële huishouding van de stadsdelen is gebaseerd op het kapitaalstelsel is het mogelijk om een lening af te sluiten voor de investering. De afbetaling van deze lening kan vervolgens over een aantal jaren worden uitgespreid, waarbij de stadsdelen een lagere rente betalen dan investeerders.

Planontwikkeling en ontwerp

De meerwaarde voor de stadsdelen moet dus worden gezocht in het benutten van kennis en ervaring uit de markt en het beheersen van risico's in de overige projectfasen. Bij de realisatie van een garage met een groot aandeel vergunninghouders is het van belang dat de stadsdelen de beleidsdoelstellingen (parkeerbeleid, tariefstelling) kunnen waarborgen. Daarnaast moet de stadsdelen tijdens de realisatie kunnen inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen. Hierdoor kan een spanningsveld ontstaan tussen de belangen van de stadsdelen en die van de marktpartij(en). Het bouwen van een openbare parkeergarage in de binnenstad is risicovol. Wanneer ontwerprisico's beter beheerst kunnen worden door een marktpartij is het verstandig deze in de ontwikkelingsfase al te betrekken. Daarbij moeten we ons realiseren dat bepaalde risico's en onzekerheden, zoals obstakels in de ondergrond, maatschappelijke weerstand, het niet verkrijgen van vergunningen, niet of slechts gedeeltelijk bij een marktpartij neergelegd kunnen worden.

Gedurende deze fase moet er een keuze gemaakt worden wanneer de markt benaderd wordt. Dit kan heel vroeg, bijvoorbeeld nadat het project gedefinieerd is in een Programma van Eisen, of pas als er een bestek gemaakt is, of ergens daar tussenin. Het moment waarop de markt betrokken moet worden voor het verdere ontwerp en de realisatie, is wanneer in het ontwerp voldoende is vastgelegd wat de stadsdelen willen en de marktpartij meerwaarde kan betekenen voor het project. Deze meerwaarde kan bijvoorbeeld zitten in de afstemming tussen ontwerp en uitvoeringsmethode. Er wordt dan een geïntegreerd contract opgesteld, waarbij de Opdrachtnemer zowel voor (een deel van) het ontwerp als voor de realisatie verantwoordelijk is.

Realisatie

Binnen de stadsdelen is niet de expertise, capaciteit of fysieke middelen aanwezig om de realisatie zelf ter hand te nemen. De realisatie wordt dus aan de markt overgelaten.

Exploitatie

Bij de exploitatie van de parkeergarages willen de stadsdelen zelf optimaal invloed kunnen uitoefenen op tarieven, openstellingen, beschikbaarheid van parkeerplaatsen en parkeerverwijzingen op straat. Dit heeft namelijk een nauwe relatie met het beleid ten aanzien van straatparkeren en andere parkeergarages. Hiermee wordt ook de mogelijkheid open gehouden om in de toekomst de straatparkeerplaatsen en garageparkeerplaatsen als één geheel te exploiteren. Het maakt dan financieel niet meer uit waar de vergunninghouders staan. Een mogelijke winst op de exploitatie van bezoekersparkeergarages kan benut worden voor onrendabele bewonersgarages of nieuwe investeringen. Bij de Dienst Parkeergebouwen Amsterdam is ook voldoende exploitatiedeskundigheid aanwezig.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de parkeergarage kan heel goed uitbesteed worden. Hier halen de stadsdelen voordeel uit, omdat de markt dit beter en efficiënter kan. Het gaat dan om de organisatie van het beheer, de bemensing, het dagelijks onderhoud, de geldafhandeling e.d..

6.3 Conclusies marktstrategie

De conclusies over de marktstrategie zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 7: Conclusies marktstrategie

Financiering	Door de stadsdelen
Planontwikkeling en ontwerp	Het is het verstandigste om in de loop van deze projectfase het moment te bepalen waarop de markt betrokken wordt. Dit kan heel vroeg op basis van een PvE of laat op basis van een uitgewerkt bestek. Na elke ontwerpstep/ fase gaan we na of de belangen van de stadsdelen voldoende gewaarborgd zijn in de stand van het ontwerp. Is dat het geval dan wordt de markt benaderd, zodat het ontwerp en de realisatie optimaal op elkaar afgestemd worden.
Realisatie	Door de markt
Exploitatie	Door de stadsdelen
Beheer en onderhoud	Door de markt

7 Exploitatie

De financiële consequenties van een parkeergarage bestaan uit enerzijds diverse kostenposten en anderzijds opbrengsten. Om in kaart te brengen wat het saldo van alle kosten en opbrengsten is wordt de Netto Contante Waarde gebruikt. Dit is een methode waarbij alle jaarlijkse kosten en opbrengsten naast elkaar worden gezet over de gehele (aangenomen) exploitatieperiode van 40 jaar en teruggerekend worden naar dezelfde startdatum.

Indien over die periode de cumulatieve exploitatielasten hoger zijn dan de cumulatieve exploitatieopbrengsten, dan is er sprake van een onrendabele top. Zijn de cumulatieve opbrengsten hoger, dan is sprake van een rendabele garage. De stichtingskosten en daarmee ook de kapitaallasten zijn nog niet bekend. Het resultaat van de exploitatieberekening geeft inzicht bij welke stichtingskosten de garage zou kunnen renderen. Er zijn verschillende scenario's uitgerekend. Deze worden als eerste beschreven. De resultaten van de exploitatieberekening volgen daarna.

7.1 Exploitatiescenario's

Voor de Marnix garage zijn zes exploitatiescenario's uitgewerkt op basis van uitgangspunten van zowel Stadsdeel Centrum als Stadsdeel Westerpark. De scenario's onderscheiden zich op basis van de volgende aspecten:

7.1.1 Verhouding bezoekers en bewoners/bedrijven

De basisverhouding volgens de bestuursopdracht gaat uit van een verhouding van 80% bewoners/bedrijven en 20% bezoekers in de garage. Naast het basis scenario wordt een scenario doorgerekend met andere percentages, die voor Centrum en Westerpark ook verschillend zijn. Voor het Centrum deel wordt een verhouding van 70% bewoners/bedrijven en 30% bezoekers gehanteerd naar de globale verhouding op straat. Voor Westerpark is deze verhouding 84% respectievelijk 16%, eveneens gebaseerd op de verhouding op straat.

7.1.2 Dubbelgebruik

(uitleg o.b.v. basisscenario 80% bewoners/bedrijven en 20% bezoekers):

Bij dubbelgebruik wordt de beschikbare parkeercapaciteit efficiënt benut. Hierbij zijn twee scenario's denkbaar:

- Dubbelgebruik door bezoekers: de bezetting door bewoners/bedrijven bedraagt maximaal 80%. Op de tijden dat deze capaciteit niet volledig wordt benut, kunnen meer bezoekers worden toegelaten.
- Dubbelgebruik door bewoners/bedrijven: de bezetting door bezoekers bedraagt maximaal 20%. Door dubbelgebruik (capaciteit van zowel bewoners/bedrijven als bezoekers) kan meer dan 80% van de capaciteit voor bewoners/bedrijven worden benut. Er worden dan meer vergunninghouders toegelaten in de garage of meer abonnementen uitgegeven dan 80% van de totale capaciteit.

7.1.3 Tariefstelling

Alle scenario's gaan uit van een bezoekerstarief van € 4,-/uur. Voor het tarief van de bewoners/bedrijven worden twee scenario's beschouwd:

- Bewoner en bedrijven kunnen 'gratis' van de garage gebruik maken. Dat wil zeggen dat gebruikers met de straatvergunning van de garage gebruik kunnen maken.
- Bewoners en bedrijven kunnen een abonnement voor de garage krijgen in plaats van een straatvergunning. De tariefstelling voor een garage abonnement wordt gelijk gesteld aan die voor een straatvergunning

abonnement voor	Stadsdeel Centrum	Stadsdeel Westerpark15
bewoners	€ 28,95	€ 15,70
bedrijven	€ 46,32	€ 25,12

De Nota Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009 gaat uit van een situatie waarbij parkeervergunninghouders in Stadsdeel Centrum ervoor kiezen hun parkeervergunning op te zetten in een duurder garage-abonnement van € 80,- per maand. (prijspeil 2003). Vanwege het beperkte draagvlak bij bewoners en bedrijven voor deze situatie, gaat de voorkeur van het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum uit naar de eerder genoemde scenario's.

7.1.4 Omvang van de garage

De bestuursopdracht gaat uit van een garage van 800 plaatsen. Daarnaast wordt onderzocht of een garage van 1000 plekken gerealiseerd kan worden. De aanleiding is de grotere vervangingsvraag vanuit centrum (zie paragraaf 2.2 Opheffingsplan). Hierbij is de rekenkundige verhouding 400 parkeerplekken voor Westerpark en 600 parkeerplekken voor Centrum.

7.1.5 De scenario's

Uit de bovenstaande mogelijkheden zijn de onderstaande zes scenario's bepaald.

Scenario's	verhouding bezoekers – vergunninghouders (centrum/westerpark)	Dubbelgebruik door	Tariefstelling bewoners/bedrijven	Omvang garage
1	30-70 (centrum) 16-84 (westerpark)	vergunninghouders	vergunning (gratis)	800
2	30-70 (centrum) 16-84 (westerpark)	bezoekers	vergunning (gratis)	800
3	20-80 (centrum) 20-80 (westerpark)	vergunninghouders	vergunning (gratis)	800
4	20-80 (centrum) 20-80 (westerpark)	bezoekers	vergunning (gratis)	800
5	30-70 (centrum) 16-84 (westerpark)	bezoekers	abonnement (niet gratis)	800
6	30-70 (centrum) 16-84 (westerpark)	bezoekers	abonnement (niet gratis)	1000

7.2 Waardebepaling

Bij ieder parkeergarageproject is steeds de cruciale vraag:

Is er wel of niet sprake van een rendabele investering en wat is de omvang van de (on-)rendabele top?

Het theoretische gedeelte van de waardebeoordeling is als volgt:

1. Er wordt voor een bepaalde periode (40 jaar) op jaarbasis vastgesteld wat de te verwachten opbrengsten en exploitatielasten (exclusief financieringslasten) zullen zijn;
2. Van de opbrengsten en exploitatielasten wordt vervolgens vastgesteld wat de netto contante waarde (NCW) is bij start exploitatie;
3. Wanneer de NCW wordt verminderd met de stichtingskosten, geeft het eindsaldo inzicht in de omvang van de (on-)rendabele top. (Zie meegestuurd kapitaalbehoefte of jaarlijks resultaat berekeningen).

Het praktische gedeelte van de waardebeoordeling houdt in dat de juiste parameters moeten worden gekozen. Discussies over uitkomsten van een waardebeoordeling zijn dan ook bijna altijd terug te herleiden tot de keuzes van bepaalde parameters. In Tabel 8 is de investeringsruimte weergegeven per Stadsdeel bij een rentepercentage van 4,50%.

Tabel 8: Investeringsruimte Marnixgarage

Stadsdeel Centrum							
totaal na 40 jaar maal € 1000							
NCW o.b.v.		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6
4,50%		8.556	19.435	2.353	14.776	21.892	35.462
per plaats maal € 1000							
o.b.v.							
4,50%		21,391	48,588	5,883	36,940	54,730	59,103
Stadsdeel Westerpark							
totaal na 40 jaar maal € 1000							
NCW o.b.v.							
4,50%		-149	12.448	2.353	14.311	15.313	15.313
per plaats maal € 1000							
o.b.v.							
4,50%		-0,372	31,119	5,883	35,778	38,283	38,283

Deze bedragen geven richting aan de rentabiliteit van de garage. Een volledig financieel plaatje volgt bij het Programma van Eisen. Dan zijn ook de stichtingskosten bekend en kan uitsluitend gegeven worden over een eventuele onrendabele top. In het onderzoek ¹⁶ naar locatiealternatieven is al wel een indicatie gegeven voor de stichtingskosten, die tussen de € 60.000,- en € 70.000,- per parkeerplaats ligt.

8 Juridisch-planologische aspecten

In de vorige hoofdstukken zijn met name technische aspecten van de garagelocaties en varianten beschreven. Dit hoofdstuk schetst de juridisch-planologische aspecten van garagelocatie.

8.1 Relevant ruimtelijk beleid

8.1.1 Structuurplan Amsterdam 'Kiezen voor stedelijkheid', vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 16-4-2003

In het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" van de gemeente Amsterdam is op 16 april 2003 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin is het plangebied, gelegen in Westerpark Zuid, aangewezen als "stedelijk wonen/werken". Het plangebied gelegen in Stadsdeel Centrum is aangewezen als "grootstedelijk kerngebied". Algemeen uitgangspunt is het bevorderen van dubbel gebruik van de grond.

Het realiseren van een ondergrondse parkeergarage in de buurt past binnen het streven om de grond zo veel mogelijk dubbel te gebruiken. Het past in het bijzonder in de gebiedsvisie van het Structuurplan van de Binnenstad en gordels om parkeergarages te realiseren in de Singelgrachtzone.

In het Structuurplan zijn voor verschillende verkeersstromen hoofdnetten bepaald. Doel daarvan is om een stedelijk netwerk van hoofdassen in stand te houden om de stad bereikbaar te houden. Voor dit plangebied zijn relevant de Haarlemmerweg, het Nassauplein, de Nassaukade, de Jan van Galenstraat en de Tweede Hugo de Grootstraat onderdeel van het Hoofdnet Auto. Het gedeelte van de Frederik Hendrikstraat, tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en De Clercqstraat is aangewezen als "mogelijk hoofdnet auto". Het Nassauplein en de Marnixstraat zijn een onderdeel van het hoofdnet fiets. De parkeergarage Marnix leidt niet tot wijziging van de functie van deze wegen.

De Singelgracht is onderdeel van de hoofdwaterstructuur. De Singelgracht is daarbij aangewezen als water waarbij geen demping is toegestaan en "uitbreiding structuur, historieberstellend van aard". Wat onder deze begrippen wordt verstaan is niet in het Structuurplan zelf, maar in het Waterplan Amsterdam beschreven. Voor de Singelgracht geldt dat demping niet is toegestaan. Een gedeelte van de Singelgracht is aangewezen als "primaire vaarweg", maar dit valt buiten het plangebied. De gevolgen van de parkeergarage in de Singelgracht worden behandeld in de watertoets. In paragraaf 5.2.3 is hier al aandacht aan besteed.

8.2 Stadsdeelbeleid

8.2.1 Westerpark

Wegcategoriseringsplan

Op 27 februari 2001 heeft de Stadsdeelraad het wegcategoryseringsplan "Duurzaam Veilig Stadsdeel Westerpark" vastgesteld. Daarin zijn wegen onderverdeeld in "erftoegangswegen" (30 kilometer zones), "gebiedsontsluitingswegen" (ontsluitingen tussen verblijfsgebieden) en "stroomwegen" (zoals ring A10). In Westerpark zijn uitsluitend erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. De Nassaukade is onderdeel van het hoofdnet auto en daarmee ook gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Ook het Frederik Hendrikplantsoen en Frederik Hendrikstaat zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg.

Parkeerbeleidsnotitie

Op 26 april 2005 heeft de Stadsdeelraad ingestemd met de Parkeerbeleidsnotitie. De belangrijkste uitgangspunten daarin zijn:

- Vrijmaken van openbare ruimte door opheffen van parkeerplaatsen op straat. Daarbij is uitgangspunt dat één parkeerplaats op straat wordt vervangen door één inpandig. Bij nieuwbouwprojecten is inpandig parkeren in beginsel uitgangspunt. Daarnaast wordt gestreefd naar het bouwen van parkeergarages voor buurtparkeren.
- Bevorderen van minder gebruik en bezit van de auto door het bieden van alternatieven als openbaar vervoer en autodate.
- Eerlijke verdeling van parkeervergunningen, waarbij wordt gecontroleerd of verleende vergunningen rechtmatig zijn verleend.

In de parkeerbeleidsnotitie is de parkeergarage aan het Van Beuningenplein als mogelijke locatie genoemd. De Singelgrachtgarage is hier nog niet in opgenomen. Het realiseren van een parkeergarage voor de buurt, ter vervanging van parkeren op straat, waarbij de openbare ruimte wordt verbeterd, past in het streven zoals verwoord in de parkeernota.

8.2.2 Centrum

Nota bereikbaarheid binnenstad

Het parkeerbeleid voor Stadsdeel Centrum komt in hoofdlijnen neer op het volgende:

- niet-noodzakelijk autoverkeer wordt ontmoedigd, onder andere door stringent parkeerbeleid.
- fiscalisering en beperking van parkeerplaatsen bij herprofileringen zijn daarbij instrumenten;
- parkeerplaatsen op straat worden pas opgeheven als er alternatieven inpandig gerealiseerd zijn;
- dit geldt niet voor de herprofileringen volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, in het kader waarvan jaarlijks maximaal 150 parkeerplaatsen autonoom mogen worden opgeheven.

Iedere parkeerplaats die in de openbare ruimte wordt opgeheven, zonder dat er een bruikbaar alternatief tegenover staat, leidt tot onrust en discussie. Dit heeft te maken met de grote vraag naar parkeerplaatsen en de lengte van de wachtlijsten. Het bouwen van parkeergarages is daarom speerpunt van het beleid.

Met de bouw van parkeergarages wordt de lengte van de wachttijden voor vergunningaanvragers teruggebracht. De parkeergarages die voornamelijk bedoeld zijn voor bewoners en bedrijven, bieden een alternatief voor degene die op de wachtlijst staan, maar natuurlijk ook voor de vergunninghouders die minder plaatsen op straat krijgen door de verschuiving van straatparkeren naar inpandig parkeren.

De stijgende vraag naar parkeerruimte door bewoners en bedrijven gekoppeld met de politieke wens om de openbare ruimte niet vooral voor parkeren te gebruiken, noopt tot het bouwen van garages voor bewoners, bedrijven en bezoekers en het beter benutten van de (bestaande) openbare garages.

Garagebouw verlegt de parkeerdruk van de openbare weg naar garages. Het leefklimaat en de bereikbaarheid verbetert door het omzetten van (lang)parkeren op straat naar (lang)parkeren in garages. Als deze garages gunstig gelegen zijn en een gunstige tariefstelling krijgen (hoe verder van het stadshart hoe goedkoper), betekent dit een sterke afname van het autokilometrage in de binnenstad en een sterke afname van langdurig stallen op straat.

8.3 Bestemmingsplannen

8.3.1 Verlegging Stadsdeelgrens

De parkeergarage valt op de grens tussen de twee stadsdelen Centrum en Westerpark en past niet in de vigerende bestemmingsplannen. Voor de realisatie van de parkeergarage zouden twee bestemmingsplanprocedures doorlopen moeten worden en zo ook alle overige (planologische) procedures, zoals bouwvergunningaanvragen. Dit kan worden voorkomen wanneer de grens tussen de stadsdelen verschoven wordt, zodat de parkeergarage geheel in een stadsdeel komt te liggen. De bevoegdheid tot het verlenen van (bouw-)vergunningen komt dan ook bij één stadsdeel te liggen. Bij een in- en uitrit aan de Nassaukade ligt het voor de hand om de grens ten gunste van Stadsdeel Westerpark te verschuiven. De hele parkeergarage komt dan binnen dit Stadsdeel te liggen.

Procedure

De gemeenteraad van Amsterdam is bevoegd tot het vaststellen van Stadsdeelgrenzen. Het dagelijks bestuur (DB) van de stadsdelen Centrum en Westerpark dienen gezamenlijk een voorstel voor de verschuiving van de grenzen op te stellen richting het dagelijks bestuur van de stad. Op haar beurt dient het College van de stad het voorstel aan de gemeenteraad ter besluitvorming voor te leggen. Voor deze procedure dient inclusief de voorbereiding rekening gehouden te worden met een doorlooptijd van ongeveer 9 maanden.

8.3.2 Nieuw bestemmingsplan voor de garage

Een parkeergarage onder de Singelgracht tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein valt in het bestemmingsplan "Frederik Hendrik buurt". Voor het gebied waar de garage (voor een deel) binnen valt is een nieuw bestemmingsplan "Westerpark Zuid" in vastgesteld op 18 november 2008. Voor dit plan loopt nu nog de goedkeuringsprocedure.

Het bestemmingsplan "Frederik Hendrik buurt" is vigerend. In het vigerende noch het nieuwe bestemmingplan is een parkeergarage in de Singelgracht toegestaan. In de toelichting op het bestemmingsplan "Westerpark Zuid" wordt de Singelgrachtgarage wel genoemd, maar de plannen waren op dat moment nog onvoldoende concreet om in het bestemmingsplan op te nemen. Er moet dus een nieuw bestemmingplan opgesteld worden voor de locatie van de parkeergarage. Het maken van een bestemmingsplan neemt ongeveer 12 tot 18 maanden in beslag. Nadat dit bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, kan een bouwplan voor de garage worden vergund mits deze binnen de kaders van dit bestemmingsplan valt.

8.4 Inventarisatie benodigde vergunningen

Voor de aanleg van de parkeergarage zijn een aantal onderzoeken en vergunningen nodig. De belangrijkste vergunning is bouwvergunning. Pas bij de volgende fase zal, afhankelijk van de gekozen variant, duidelijk zijn welke vergunningen nog meer nodig zijn en wie deze verleend (centrale stad of Stadsdeel).

9 Eisen gebruik en beheer

9.1 Algemeen

Voor dit hoofdstuk is geput uit Concept programma van eisen Parkeergarages van de dienst Parkeergebouwen (versie 01, d.d. 6 mei 2008),

In de parkeergarage komt minimaal ruimte voor:

- verkeersbewegingen. Ruimte nodig voor verkeersbewegingen (auto's en voetgangers) inclusief de in- en uitritten en voetgangersentrees.
- parkeren voor auto's en motoren.
- beheerderruimte;
- betaalautomaten;
- één openbare toiletgroep;
- technische ruimte voor installaties;
- magazijnruimte.

Voor de maatvoering in de parkeergarages worden de geldende NEN-normen aangehouden. Zowel voor de parkeerruimte als voor de verkeersbewegingen, liften, trappen, mindervaliden e.d.

9.2 Veiligheid

Bij veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen sociale veiligheid en fysieke veiligheid.

9.2.1 Sociale veiligheid

Bij sociale veiligheid draait het om zien en gezien worden. Licht, transparantie en overzicht zijn hierbij de sleutelbegrippen. De verlichting in de parkeergarage moet voldoende van niveau zijn, kleurherkenning moet mogelijk zijn en het licht moet gelijkmatig verdeeld worden. Dit komt het comfort ook ten goede. De afwerking van vloeren en muren in de garage zijn daarop ook van invloed. Door deze licht van kleur te maken zal de belevingswaarde in de garage positiever zijn. Materiaalkeuze is van belang voor de transparantie in de garage. Alle stijpunten voor voetgangers (trappen en liften) worden uitgevoerd in transparante materialen. Er worden zo min mogelijk visuele obstakels en dode hoeken gecreëerd. Zo hebben gebruikers van de garage een goed overzicht en samen met goede bewegwijzering in de garage, kan men zich goed oriënteren op de aanwezige voorzieningen, de in- en uitgangen.

Het veiligheidsgevoel wordt ook versterkt door het tegengaan van inbraak in auto's. Dit wordt bestreden door alleen gebruikers van de parkeergarage toe te laten middels een toegangssysteem en door (camera)toezicht.

9.2.2 Fysieke veiligheid

Bij fysieke veiligheid is op de eerste plaats de veiligheid in geval van calamiteiten van belang. Er gelden strenge eisen ten aanzien van brandveiligheid en vluchtwegen waar de garage aan zal voldoen. Dit is in NEN normen vastgelegd, waaraan zal worden voldaan. Op de tweede plaats speelt de verkeersveiligheid een rol binnen de garage. Er komt een duidelijke en eenduidige verkeerscirculatiestructuur die voor elke parkeerlaag gelijk is. In de garage geldt hoofdzakelijk eenrichtingsverkeer. Locaties waar het autoverkeer elkaar kruist of toch tegemoet komt, moeten de automobilisten elkaar vroeg genoeg aan zien komen. Bij het ontwerp van de parkeergarage wordt aandacht besteed aan het voorkomen van aanrijdschade. De auto's en de voetgangers delen dezelfde garage, maar voor de verkeersveiligheid is het essentieel om de autoroutes zo veel mogelijk te scheiden van de voetgangersroutes. Bij de stijpunten voor de voetgangers moet het in ieder geval niet mogelijk zijn om direct op autoroute te komen. Op de locaties waar de routes elkaar kruisen moeten voorzieningen getroffen worden die de gebruikers attenderen op de kruising.

9.3 Comfort

Het gebruik van de mobiele telefoon moet mogelijk zijn in de parkeergarage. Niet alleen uit comfortoverwegingen, maar ook om toekomstige betaalmogelijkheden niet uit te sluiten en sociale veiligheid. Comfort in de parkeergarage wordt vooral bepaald door zijn gebruiksgemak. De routing moet duidelijk zijn, de locatie van de in- en uitgangen en van voorzieningen. De gebruikers moeten zich eenvoudig kunnen oriënteren binnen garage, maar ook op de omgeving buiten de garage. Van de openbare parkeerplaatsen wordt 1% voor minder validen. Deze worden over de parkeerlagen verspreid en nabij de liften gesitueerd.

9.4 Uitstraling

De uitstraling van het interieur van de parkeergarage dient veilig, degelijk en netjes te zijn zonder overbodige luxe. Het exterieur van de parkeergarages dat gevormd wordt door de in- en uitritten voor de auto's en de voetgangersentrees moet aansluiten bij zijn omgeving. Met name voor entrees op de promenade geldt dat de bovengrondse delen van de parkeergarage geen afbreuk mogen doen aan het karakter van de omgeving. Het bovenstaande in rekenschap nemend, moeten de in- en uitritten duidelijk herkenbaar, uitnodigend en ingetogen ontworpen worden. De dienst Parkeergebouwen hebben een standaard model voor het hoogteportaal die bij de in- en uitritten geplaatst wordt.

9.5 Beheer

Bij het ontwerp wordt er al nagedacht en geanticipeerd op een jarenlange beheerfase. De parkeergarage moet onderhoudsvriendelijk en duurzaam zijn. Gedurende de levensduur van de garages moet de veiligheid, het comfort, de netheid en de uitstraling op het gewenste niveau blijven. In de duurzaamheid zit ook in de energiezuinigheid van de garage met zijn voorzieningen en installaties.

10 Conclusies en voorkeursvarianten.

Concluderend kan worden gesteld dat in deze fase van het onderzoek het ontwikkelen van een parkeergarage in de Singelgracht bij het Marnixbad, haalbaar lijkt. Uiteraard zal in een vervolgfase van het project bij het opstellen van een programma van eisen nog aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden. Zo wordt er in deze fase een second-opinion uitgevoerd op de relevante onderdelen van de op dat moment onderliggende haalbaarheidsstudies. Ook worden risico-inventarisaties nader uitgewerkt.

In de Nota van Uitgangspunten zijn mogelijke alternatieven op hoofdlijnen met elkaar vergeleken. Een vergelijking van mogelijke alternatieven heeft uiteindelijk geresulteerd in drie haalbare alternatieven. Bij twee alternatieven komen de in- en uitrit in het verlengde van elkaar parallel aan de Singelgracht te liggen in de Nassaukade. Bij alternatief A worden de in- en uitrit ingepast in de boulevard van het Singelgrachtprofiel en bij alternatief B komen de toeritten in het water van de Singelgracht te liggen. Door gebruik te maken van de ruimte die in het Frederik Hendrik plantsoen aanwezig is kunnen de toeritten gecombineerd worden, zodat via het plantsoen de garage in- en uitgereden kan worden (alternatief C).

Deze drie alternatieven lijken het meest haalbaar. Wij leggen deze dan ook in de inspraak aan bewoners voor om te kijken voor welke variant het meeste draagvlak is.

11 Bijlagen

Deze Nota van Uitgangspunten is voornamelijk gebaseerd op de bronnen die als bijlagen zijn opgenomen in dit rapport:

- Bijlage 1. Beschouwde, minder haalbare alternatieve ontsluitingsmogelijkheden van de parkeergarage voor auto's.
- Bijlage 2. Grontmij Parkconsult, *Parkeergarage Singelgracht*, 23 april 2007
- Bijlage 3. DRO gemeente Amsterdam, *Nota Ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone*, 19 november 2003 door de Raad van de Centrale Stad vastgesteld.
- Bijlage 4. Witteveen+Bos, *Rapportage vooronderzoek Marnixgarage*, ref.: ASD1168-1/kocs2/008, 27 februari 2009.
- Bijlage 5. Witteveen+Bos, *Verkeerskundige aspecten Marnixgarage*, ref.: ASD168-1/kocs2/011, 27 maart 2009.
- Bijlage 6. Ingenieursbureau Amsterdam, *Indicatief onderzoek luchtkwaliteit varianten Marnixgarage*, 22 december 2008.
- Bijlage 7. Schetsontwerp inpassingsvarianten auto toeritten