

Concept
Versie 18
17 juli 2012



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Sector Openbare Ruimte
Afdeling Projecten

Parkeergarage Vijzelgracht, Nota van Uitgangspunten

CONCEPT

Vrijgegeven door het dagelijks bestuur op 17 juli 2012

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Historie en draagvlak buurt	4
1.3 Context in proces	5
1.4 Opdracht en aanpak	6
1.5 Communicatie	6
2 Nut, noodzaak en doelgroep	8
2.1 Beleidskader	8
2.2 Parkeerbeeld omgeving	8
2.3 Parkeercompensatie	10
2.4 Opheffingsplan	12
2.5 Garagegebruik	13
3 Programma & Ontwerp	14
3.1 Toetsing ontwerp en ontwerpuitgangspunten	14
3.2 Capaciteit	14
3.3 Garagesysteem	15
3.4 Aanvullende voorzieningen	15
4 Verkeer & Milieu	17
4.1 Verkeersintensiteiten omgeving	17
4.2 Verkeersproductie garage	17
4.3 Wachtrijvorming	17
4.4 Verkeersveiligheid	18
4.5 Luchtkwaliteit	18
4.6 Geluid	19
5 Ruimtelijke inpassing	20
5.1 Inpassing in maaiveld (Rode Loper)	20
5.2 Stedenbouwkundige inpassing lifthuisjes	20
5.3 Werelderfgoed	21
6 Juridisch planologische aspecten	22
6.1 Relevant ruimtelijk beleid	22
6.2 Bestemmingsplanprocedure	22
6.3 Beoordeling MER-plicht	23
6.4 Eigendom & overdracht/gebruik restruimte	24
7 Financiële aspecten	27
7.1 Investeringskosten	27
7.2 Beheer en onderhoud	27
7.3 Exploitatiekosten	28
7.4 Parkeerinkomsten straat	28

7.5 Financiering	28
8 Uitvoeringsaspecten	31
8.1 Bouwtijd & bouwmethode	31
8.2 Relatie met bouw Noord-Zuidlijn	31
8.3 Relatie met uitvoering Rode Loper	33
8.4 Bouwrisico's	33
8.5 BLVC-aspecten	34
9 Risico's & Planning	35
9.1 Risico's	35
9.2 Planning	35
Bijlage 1 Opheffingsmogelijkheden	36
Bijlage 2 Beoordeling MER-plicht	37
Bijlage 3 Financiële doorkijk	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Tussen maaiveld en het metrostation Vijzelgracht ligt een 'lege bak' die ontwikkeld kan worden tot ondergrondse parkeergarage. In 2003 heeft de stadsdeelraad zich uitgesproken tot ontwikkeling van de garage. In 2010 heeft het huidige dagelijks bestuur in het kader van de planvorming van project de Rode Loper de intentie uitgesproken de ontwikkeling van de parkeergarage te continueren. De planvorming voor een garage in de restruimte is circa 10 jaar geleden gestart. Kaders (inhoudelijk, financieel, juridisch etc.) waarbinnen het project moet worden gerealiseerd, zijn in de loop der tijd mogelijk gewijzigd. Om een vervolg aan de garageontwikkeling te kunnen geven, is het noodzakelijk om de planvorming opnieuw en naar huidige stand van zaken en kaders vorm te geven. Hiertoe heeft het dagelijks bestuur op 29 november 2011 een plan van aanpak vastgesteld. De eerste fase conform dit plan van aanpak is het herijken en vaststellen van de uitgangspunten. Hiertoe dient de nu voorliggende Nota van Uitgangspunten.

1.2 Historie en draagvlak buurt

Voor de ruimte tussen het maaiveld en het metrostation Vijzelgracht zijn in de periode 2001-2003 haalbaarheidsstudies en ontwerpen opgesteld (tot aan een concept Definitief Ontwerp). Technisch bleek het mogelijk in de restruimte een mechanische parkeergarage te bouwen. De stadsdeelraad is op 22 mei 2003 akkoord gegaan met de ontwikkeling van de garage en stelde € 350.000 ter beschikking als voorfinanciering voor het maken van voorzieningen en sparingen in de constructie van het metrostation, als voorbereiding op de garage. Deze voorzieningen in de betonnen constructie zijn inmiddels aangebracht.

Omdat op de Vijzelgracht zowel onder als boven de grond weinig ruimte is om hellingbanen te realiseren, bleek de garage alleen geschikt als mechanische garage. Een mechanische garage kan geen grote stroom auto's tijdens piekuren verwerken en is daarom minder geschikt als bezoekersgarage. Uitgangspunt was mede daarom dat de garage alleen autoparkeerplaatsen biedt voor bewoners en bedrijven uit de buurt. Naar aanleiding van schriftelijke vragen van Groen Links in 2005 herbevestigde het dagelijks bestuur het uitgangspunt van het realiseren van een *bewonersgarage* Vijzelgracht. Hiermee wordt een garage voor bewoners en bedrijven uit de buurt bedoeld.

In 2003 heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) onderzocht of de ruimte ook (gedeeltelijk) gebruikt kan worden als fietsenstalling. Gezien de te geringe relatie tussen een ondergrondse fietsenstalling en deze metrohalte en de relatie met de omgeving, lag een fietsenstalling in de restruimte niet voor de hand.

De 'lege bak' boven de metrohalte (op 17 meter diepte) biedt volgens het ontwerp uit 2003 theoretisch ruimte voor 270 mechanisch geparkeerde auto's. Auto's hebben toegang tot

de garage via maximaal drie in- en uitnameboxen (lifhuisjes). Hiermee is rekening gehouden bij het ontwerp van de openbare ruimte van de Rode Loper. De drie boxen vormen een beperkende factor voor het aantal auto's dat gebruik kan maken van een mechanische parkeergarage. Uitgaande van een goed serviceniveau met acceptabele wachttijden werd in 2003 een indicatie gegeven van ongeveer 60-70 auto's per box. Daarmee kwam de verwachte capaciteit van de garage uit op 180-210 parkeerplaatsen. Wellicht dat verdergaande technische ontwikkelingen een grotere capaciteit mogelijk maken. De aanvoerroute voor de boxen is vooral vanuit de Prinsengracht en eventueel vanuit de Weteringbuurt, indien het parkeerders betreft uit deze buurt. De afvoerroute geschiedt via Vijzelgracht en Weteringcircuit.

De realisatie van de parkeergarage Vijzelgracht ligt gevoelig in de omgeving. Vanuit de omliggende Weteringbuurt (m.n. buurtvereniging Wetering Verbetering) kwamen in 2003 bezwaren tegen het voornemen om een parkeergarage te bouwen (kappen van bomen, beeld van in- en uitnameboxen en overlast van wachtende auto's). Het draagvlak is naar verwachting sterk afhankelijk van:

- Het te hanteren toelatingsregime van de garage;
- Het aantal op te heffen parkeerplaatsen op straat;
- De mate van hinder van extra verkeer, vooral dicht bij de lifhuisjes;
- De ruimtelijke inpassing van de in- en uitnameboxen;
- Bouwoverlast;
- De verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte in de buurt als gevolg van herinrichting die mogelijk wordt door het opheffen van parkeerplaatsen.

1.3 Context in proces

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

Fase	Producten	Bestuurlijk Besluit
1. Initiatiefase	Plan van Aanpak	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	

Tabel 1 Fasering project

Het nu voorliggende document betreft de Nota van Uitgangspunten (zonder schetsontwerp, aangezien in 2003 al een gedetailleerd ontwerp is vastgesteld). Dit vormt de afronding van fase 2, de uitgangspuntenfase. Het doel van de uitgangspuntenfase is het verkennen van nut en noodzaak van de garage en het toetsen van de beleidsmatige

haalbaarheid daarvan. Dit resulteert in een voorkeursbesluit, waarmee het dagelijks bestuur en de stadsdeelraad de kaders vastleggen die het projectmanagement in de vervolgfase verder uitwerkt.

1.4 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.

1.4.1 Projectorganisatie

Voor het doorlopen van de planvormingfasen heeft het stadsdeel een projectteam opgericht. Hierin zaten deskundigen en betrokkenen uit de eigen organisatie (van diverse sectoren en afdelingen), uit gemeentelijke diensten (Dienst Noord/Zuidlijn¹, IBA, DIVV/Parkeergebouwen) en externen (Witteveen+Bos). Politiek opdrachtgever is de dagelijks bestuurder Parkeergarages. Het ambtelijk opdrachtgeverschap ligt bij de Rayonmanager Zuid van de sector Openbare Ruimte.

1.4.2 Onderzoeksgebied

Er is geen locatieonderzoek voor de garage uitgevoerd. De locatie van de garage ligt al vast door de inpassing in het metrostation. Wel is een scan van het parkeerareaal in de omgeving gemaakt om de gebruikersgroep van de garage te bepalen. Als beïnvloedingsgebied van een garage wordt doorgaans een straal van 500 meter aangehouden. Dat is nu ook gebruikt (zie hoofdstuk 3).

1.4.3 Bronnen

Voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten is gebruik gemaakt van diverse onderzoeken en documenten:

- Review Parkeergarage Vijzelgracht, Witteveen+Bos, d.d. 1 juni 2012
- Financiële doorrekening, DIVV/Parkeergebouwen
- Ad-hoc adviezen, IBA

1.5 Communicatie

In het plan van aanpak heeft het dagelijks bestuur aangegeven dat communicatie met de buurt aandacht verdient. Goede communicatie is een belangrijke voorwaarde voor het slagen van een garageproject. Uiteindelijk is een breed draagvlak in de buurt wenselijk. In het plan van aanpak is afgesproken om de communicatie per fase te organiseren.

1.5.1 Doel van de communicatie in deze fase

In de Uitgangspuntenfase worden vooral de technische en financiële consequenties van een eventuele garage in kaart gebracht en verwoord in een Nota van Uitgangspunten. Het

¹ Op 12 april 2012 heeft het College van Burgemeester en Wethouders besloten dat er een nieuwe gemeentelijke dienst voor ondergronds openbaar vervoer in Amsterdam komt: de Dienst Metro. De bestaande Dienst Noord/Zuidlijn zal opgaan in de Dienst Metro. In deze notitie wordt nog de (huidige) naam Dienst Noord/Zuidlijn gebruikt.

doel van de communicatie in deze fase is vooral gericht op het informeren van betrokkenen. Daarnaast worden betrokkenen gevraagd hun mening te geven over de concept-Nota van Uitgangspunten.

1.5.2 Activiteiten

Tijdens de uitgangspuntenfase zijn de volgende communicatieactiviteiten ondernomen.

- In november 2011 is het plan van aanpak voor de garage vastgesteld. Dit is vervolgens in december 2011 gecommuniceerd met een artikel in de Stadsdeelkrant. Tevens heeft de portefeuillehouder samen met de projectmanager in december enkele vertegenwoordigers van bewoners-/ondernemersorganisaties bijgepraat over het komende proces.
- De projectmanager heeft de Begeleidingscommissie Uitvoering (BCU) Vijzelgracht, georganiseerd door de Dienst Noord/Zuidlijn, bezocht om de stand van zaken, inhoud en proces toe te lichten. In de BCU zitten diverse bewoners en ondernemers uit de directe omgeving van de Vijzelgracht.
- Het vrijgeven van de concept-Nota van Uitgangspunten door het dagelijks bestuur op 17 juli 2012 wordt gecommuniceerd met een artikel in de Stadsdeelkrant. Tevens heeft de portefeuillehouder samen met de projectmanager enkele vertegenwoordigers van bewoners-/ondernemersorganisaties uitgenodigd om de concept-NvU toe te lichten.
- Tot slot wordt de concept-Nota van Uitgangspunten toegelicht op een informatieavond, georganiseerd door het stadsdeel en bedoeld voor een ieder die betrokken of geïnteresseerd is.

De resultaten van de maatschappelijke consultatie zal het dagelijks bestuur meegeven aan de raadscommissie en de deelraad, zodat zij die kunnen meewegen bij de besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten.

2 Nut, noodzaak en doelgroep

2.1 Beleidskader

Het dagelijks bestuur werkt aan een nieuwe beleidsnota Parkeren. Totdat de inhoud hiervan bekend en vastgesteld is, wordt het beleidskader vooral bepaald door het Programmakkoord 2010-2014 en de Nota Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009 (de laatst vastgestelde beleidsnota op het gebied van verkeer en parkeren). De verwachting is echter dat het nieuwe beleidskader geen grote veranderingen met zich mee zal brengen.

Het huidige verkeer- en parkeerbeleid van het stadsdeel staat vooral in het teken van het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. De openbare ruimte is beperkt en parkeerplaatsen op straat met stilstaande auto's nemen veel ruimte in beslag. Het opheffen van parkeerplaatsen op straat biedt de mogelijkheid om de kwaliteit te verbeteren door meer verblijfsruimte, groenvoorzieningen en ruimte voor de fiets te creëren. Medegebruik van bestaande garages en nieuw te realiseren garages kunnen als compensatie dienen voor de verdwenen straatparkeerplaatsen, vooral voor parkeervergunninghouders. Een eventuele garage Vijzelgracht past goed in dit kader.

Om een beeld te krijgen of Amsterdam in 2017 'klaar is' voor de Noord/Zuidlijn, heeft de Dienst Noord/Zuidlijn een inventarisatie en analyse uitgevoerd van beleid, plannen en projecten die bepalend zijn voor de situatie in 2017 rond de acht metrostations. Deze inventarisatie staat beschreven in de notitie 'Bloeiende Stationsomgevingen', d.d. 22 juni 2011. De notitie beschrijft de beoogde garage als mogelijk project waarvoor een ontwerp beschikbaar is. Daarnaast wordt melding gemaakt van een behoefte aan stallingplaatsen voor fietsen van circa 150. Voor een ondergrondse fietsenstalling zijn nog geen plannen uitgewerkt. De geplande afbouw van het metrostation en inrichting van de Rode Loper maakt definitieve beslissingen over parkeergarage en fietsenstalling urgent. Niet realiseren van een ondergrondse fietsenstalling geeft risico op verlies van kwaliteit bovengronds die met de Rode Loper juist wordt beoogd. Kortom, de parkeergarage voor auto's past in de visie van de 'bloeiende stationsomgevingen'. Een eventuele fietsenstalling voor 150 fietsen wordt tevens wenselijk geacht.

De garage Vijzelgracht past in het verkeer en parkeerbeleid van stadsdeel Centrum

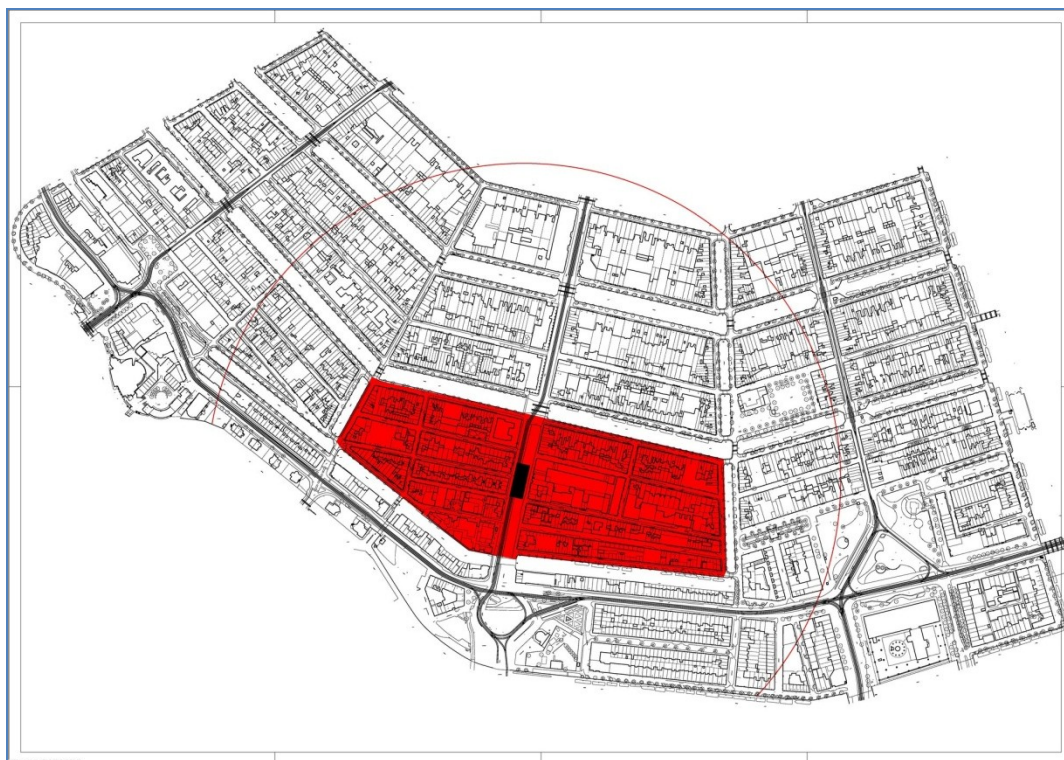
2.2 Parkeerbeeld omgeving

De beoogde garage ligt op de Vijzelgracht tussen de Prinsengracht en het Weteringcircuit. De aangebrachte openingen voor de lifthuisjes liggen tussen de 2 Weteringdwarsstraat en de Nieuwe Weteringstraat. Bij het in kaart brengen van het parkeerbeeld wordt onderscheid gemaakt in 2 invloedsgebieden:

A. directe omgeving: Weteringbuurt en Looiersbuurt

B. **wijdere omgeving:** gebied begrensd door Leidsegracht, Herengracht, Amstel en Singelgracht.

In onderstaande kaart worden beide gebieden weergegeven. Invloedsgebied A is rood gearceerd. De beoogde locatie van de garage is met een zwart blok aangegeven. Ter indicatie is een cirkel van 500 meter omheen getrokken. Deze afstand wordt over het algemeen als acceptabele loopafstand tot een garage aangehouden.



Afbeelding: kaart omgeving en beïnvloedsgebied

2.2.1 Parkeerareaal

In de directe omgeving bevinden zich parkeerplaatsen. In bijlage 1 staat een overzicht van het huidige aantal parkeerplaatsen per straat en/of wegvak in de nabije omgeving van de beoogde garage.

2.2.2 Parkeerdruk

De Dienst Onderzoek en Statistiek voert op reguliere basis onderzoeken uit naar parkeerdruk en betalingsgraad. In onderstaande tabel staan indicaties van de parkeerdruk in zowel de directe omgeving (gearceerde gebied op kaart) als de wijdere omgeving (hele gebied op de kaart). Ter vergelijking is tevens de parkeerdruk in het gehele vergunninggebied CE-02 weergegeven. Dit gebied omvat vrijwel de gehele zuidelijke en westelijke binnenstad (gebied omsloten door Amstel – Singelgracht – IJ – Singel).

	Overdag	avond	Weekend	gemiddeld
Zone A (directe omgeving)	90%	93%	76%	86%
Zone B (wijdere omgeving)	85%	89%	72%	82%
Vergunninggebied CE-02	88%	91%	81%	87%

Tabel: parkeerdruk per gebied.

Uit de tabel blijkt dat de parkeerdruk in de directe omgeving hoger is dan in de wijdere omgeving, vooral 's avonds is de parkeerdruk er hoog. Beleidsmatig wordt in stadsdeel Centrum gestuurd op een gemiddelde parkeerdruk van 90%. De 10% leegstand wordt wenselijk geacht om pieken op te vangen en de kans op het vinden van een parkeerplek reëel te houden. Mede door de wat lagere parkeerdruk in de wijdere omgeving is het projectgebied niet aan te merken als gebied met een structureel parkeerprobleem.

In onderstaande tabel staat aangegeven wat de waargenomen verhouding op straat is tussen parkeervergunninghouders en bezoekers. Gemiddeld genomen worden 75% van parkeerplaatsen bezet door parkeervergunninghouders en 25% gebruik door bezoekers.

	Percentage
Parkeervergunninghouders	75%
Bezoekers	25%
Totaal	100%

Tabel: verhouding parkeervergunninghouders versus bezoekers

2.2.3 Parkeervergunninghouders

Onderstaande tabel geeft een indicatie hoeveel bewoners en bedrijven er in de directe en wijdere omgeving beschikken over een parkeervergunning. Hierbij is aangegeven wat het percentage bewonersvergunningen en bedrijfsvergunningen is. Zoals in de rest van het stadsdeel zijn de meeste parkeervergunninghouders bewoners. In de directe omgeving van de Vijzelgracht is het aandeel bewonersvergunningen met 88% hoger dan het gemiddelde in het hele vergunninggebied CE-02.

	Bewonersverg.	Bedrijfsverg.	Totaal
Zone A (directe omgeving)	88%	12%	540
Zone B (wijdere omgeving)	-	-	4200
Vergunninggebied CE-02	73%	27%	11650

Tabel: aantal parkeervergunningen per gebied

2.3 Parkeercompensatie

Conform het beleid vervangt de garage parkeerplaatsen die op straat verdwijnen. Hieronder staat aangegeven welke parkeerplaatsen er zijn verdwenen, gaan verdwijnen of kunnen verdwijnen en/of waarover toezeggingen zijn gedaan in relatie tot de garage. Er wordt afgesloten met een opheffingsvoorstel/opheffingsplan.

2.3.1 Verdwenen parkeerplaatsen in verleden

In de directe omgeving zijn alleen op de Vijzelgracht 29 parkeerplaatsen verdwenen. Deze zijn eind 2002 opgeheven ten behoeve van de bouw van het metrostation. Ter compensatie hiervan is een tijdelijk parkeerplatform gerealiseerd in de Lijnbaansgracht dat plaats biedt aan 22 auto's. Dus feitelijk is het aantal parkeerplaatsen met 7 afgenomen. Het platform ligt er in ieder geval tot eind 2014.

In de wijdere omgeving zijn 8 parkeerplaatsen langs de Prinsengracht verdwenen (nu in uitvoering) door omzetting van schuin naar langsparkeren.

2.3.2 Toezeggingen

Er zijn door de gemeente en/of het stadsdeel tot op heden geen harde toezeggingen gedaan of besluiten genomen over de garage en/of compensatie van parkeerplaatsen. Wel is aan buurtbewoners steeds de verwachting gewekt dat de garage er gaat komen. Zo hebben de drie lifthuisjes elke keer in schetsontwerpen en voorlopige ontwerpen gestaan die in het kader van de Rode Loper naar buiten zijn gebracht. Vanuit de Dienst Noord/Zuidlijn is naar omwonenden gecommuniceerd dat in principe alles terugkomt wat wordt weggehaald (zoals parkeerplaatsen). Tot slot is richting de buurt de verwachting gewekt dat de garage af is op het moment dat de Noord/Zuidlijn af is, zodat zij niet nog langer met bouwoverlast worden geconfronteerd.

2.3.3 Geplande herinrichtingen & MJP

In de Meerjarenplanning Openbare Ruimte 2013-2016² zijn enkele projecten opgenomen die zich afspelen in de directe/wijdere omgeving en waarbij parkeerplaatsen zullen verdwijnen (indien bekend, staat tussen haakjes het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt):

- 2013: Prinsengracht onevenzijde tussen Leidsestraat en Nieuwe Spiegelstraat (27pp)
- 2013: Spiegelgracht onevenzijde tussen Lijnbaansgracht en Prinsengracht
- 2014: Lijnbaansgracht tussen Vijzelgracht en Reguliersgracht
- 2015: Lijnbaansgracht tussen Leidsekruisstraat en Spiegelgracht
- 2016: Kerkstraat tussen Nieuwe Spiegelstraat en Vijzelstraat

Daarnaast zijn buiten het MJP om nog gepland:

- 2015: Weghalen tijdelijk parkeerplatform NZL Lijnbaansgracht (22pp)
- 2016: Vijzelstraat i.v.m. Rode Loper (29pp)

De herinrichtingen zullen ten koste gaan van parkeerplaatsen. Hoeveel is echter in de meeste gevallen nog niet precies bekend. Voor de Prinsengracht is al wel een voorlopig ontwerp gemaakt gebaseerd op het HIOR (Handboek Inrichting Openbare Ruimte). Door het schuinparkeren te vervangen in langsparkeren komen 27pp te vervallen. De deelraad heeft het omzetten van schuinparkeren naar langsparkeren gekoppeld aan het doorgaan van de garage Vijzelgracht.

Voor de overige projecten moet nog een ontwerp worden gemaakt. De bouw van de garage Vijzelgracht kan compensatie bieden aan parkeerplaatsen die verdwijnen door te ontwerpen volgens de HIOR-richtlijnen. Daarnaast biedt de garage de mogelijkheid om bij de geplande herinrichtingen extra parkeerplaatsen te laten verdwijnen en meer ruimte op straat vrij te spelen.

2.3.4 Ambities

Naast de al geplande herinrichtingen biedt de garage Vijzelgracht de mogelijkheid om extra ambitie te verwezenlijken om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Hierbij valt te denken aan:

- Weteringbuurt autoluw maken (bijvoorbeeld de Eerste, Tweede en/of Derde Weteringdwarsstraat)
- Looiersbuurt autoluw maken (o.a. omgeving school De Kleine Reus in Nieuwe Looiersstraat en/of Fokke Simonstraat)
- Kerkstraat: autoluw maken en inrichting als veilige fietsroute (is Hoofdnet Fiets, maar op dit moment een drukke fietsonvriendelijke straat)

² Moet nog worden vastgesteld door het stadsdeelbestuur

- Lijnbaansgracht nabij Leidseplein en/of Ziezeniskade (autoparkeerplaatsen vervangen door fietsparkeerplaatsen om fietsknelpunt Leidseplein te ontlasten).

2.4 Opheffingsplan

De parkeerdruk laat zien dat er op dit moment niet sprake is van een parkeerprobleem in de (directe) omgeving van de garage Vijzelgracht. Ook zijn er in het recente verleden niet veel parkeerplaatsen opgeheven en is het aantal geplande op te heffen parkeerplaatsen beperkt. Gelet op het beleidsmatige uitgangspunt dat garages niet bedoeld zijn als uitbreiding van parkeerareaal, zal de garage Vijzelgracht vooral ingezet kunnen en moeten worden om (extra) ambities te verwezenlijken in de openbare ruimte.

Het voorstel is om te kiezen voor een opheffingsplan waarbij enerzijds geplande herinrichtingen uit het MJP worden meegenomen en anderzijds autoluwere gebieden op plekken worden gerealiseerd waar het beleidsmatig wenselijk is. De belangrijkste ambities die worden voorgesteld om ter hand te nemen zijn:

- Weteringbuurt (woonbuurt) autoluwer inrichten
- Kerkstraat fietsvriendelijker en veiliger inrichten (is Hoofdnet Fiets, maar nu een rommelige fietsonvriendelijke straat),
- Ziezeniskade / Lijnbaansgracht parkeerplaatsen opheffen om extra ruimte voor fietsparkeren te creëren (bijdrage aan oplossen fietsparkeerprobleem Leidseplein),

Wel zullen deze straten/wegvakken dan ook opgenomen moeten worden in het MJP, aansluitend aan de bouw van de parkeergarage.

Ter verduidelijking wordt hieronder indicatief aangegeven om hoeveel parkeerplaatsen het dan gaat. Hierbij is aangenomen dat zowel bij de MJP-projecten als bij extra ambities 50% van de parkeerplaatsen verdwijnen (bijvoorbeeld ten behoeve van realiseren van extra fietsparkeerplaatsen of meer voetgangseruimte). Dit percentage is niet beleidsmatig vastgelegd maar nu gebruikt als indicatie om een bovengemiddelde opheffingsambitie aan te duiden ten opzichet van een situatie zonder garage..

Omschrijving	Aantal pp
Al opgeheven parkeerplaatsen	15
Geplande of besloten herinrichtingen/opheffingen	78
Wegvakken uit MJP herinrichten	43
Kerkstraat (hoofd fietsroute verbeteren)	67
Weteringbuurt (woonbuurt autoluwer inrichten)	39
Lijnbaansgracht /Ziezeniskade (extra fietsparkeerruimte Leidseplein)	11
Totaal	253

In bijlage 1 staat een gedetailleerd overzicht van het huidige aantal parkeerplaatsen in de omgeving, onderverdeeld naar wegvak. Afhankelijk van de uiteindelijke omvang van de garage en de benodigde compensatie, is het opheffingsplan aan te passen door een aantal wegvakken toe te voegen of juist te schrappen.

Met de garage kunnen ambities om kwaliteit openbare ruimte te verbeteren (opheffen parkeerplaatsen) worden gerealiseerd.

2.5 Garagegebruik

De mechanische garage is niet geschikt en ook niet bedoeld voor bezoekers. Bij het bepalen van de exacte doelgroep en het toegangsregime wordt aangesloten bij huidige beleidsuitgangspunten van het stadsdeel.

2.5.1 Doelgroep

De garage is bedoeld voor parkeervergunninghouders uit de omgeving van de garage die te maken krijgen of in het recente verleden hebben gekregen met minder parkeerplaatsen op straat. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewonersvergunningen of bedrijfsvergunningen.

De garage wordt niet specifiek bedoeld voor bewoners/bedrijven op de wachtlijst (om de wachtlijst te verkorten) of om parkeerplaatsen te compenseren die al langere tijd geleden zijn verdwenen. Daarmee zou de garage nieuwe parkeerders faciliteren en een verkeersaantrekkende werking krijgen. Dat is niet de bedoeling.

De garage is bedoeld voor parkeervergunninghouders uit de buurt

2.5.2 Toegangsregime

Uitgangspunt is dat parkeervergunninghouders hun parkeervergunning behouden en in aanvulling daarop een pasje/toegangsrecht voor de garage krijgen. Zij kunnen dus zowel op straat parkeren als in de garage. Hiermee wordt de garage voor bewoners en bedrijven een verlengstuk van de straat (waar parkeerplaatsen verdwijnen).

Om de garage zo optimaal mogelijk te gebruiken, worden meer pasjes uitgegeven dan er plaatsen zijn. Op basis van ervaringen in stadsdeel West wordt verwacht dat er circa 4x meer pasjes zijn uit te geven dan dat er garageplekken zijn.

Parkeervergunninghouders houden hun parkeervergunning en kunnen in aanvulling daarop een pasje/toegangsrecht voor de garage krijgen.

3 Programma & Ontwerp

3.1 Toetsing ontwerp en ontwerpuitgangspunten

Voor de garage Vijzelgracht, inclusief lifthuisjes, is in 2003 een ontwerp gemaakt. Dit ontwerp is startpunt geweest voor het huidige haalbaarheidsonderzoek. Adviesbureau Witteveen+Bos heeft getoetst in hoeverre de uitgangspunten en randvoorwaarden, die ten grondslag lagen aan dat ontwerp, zijn gewijzigd. De conclusie is dat de afgelopen jaren vele wijzigingen in het ontwerp van het metrostation zijn doorgevoerd, maar dat twee aspecten het garageontwerp beïnvloeden:

- Aanbrengen permanente voegafdichting
De permanente voegafdichting worden aan de binnenzijde van de diepwanden aangebracht. Deze moeten toekomstige voeglekkages voorkomen. Hierdoor wordt de beschikbare ruimte smaller.
- Vervallen bergbezinkbassin
In de noordelijke helft van de restruimte is de garage geprojecteerd, in de zuidelijke helft zou een bergbezinkbassin komen. Constructief zaten ze aan elkaar verbonden. Om deze redenen zal het ontwerp van de garage (deels) moeten worden herzien.

Er wordt echter geadviseerd en voorgesteld om het garageontwerp uit 2003 helemaal los te laten. De reden hiervoor is dat de ontwikkeling van mechanische parkeersystemen niet heeft stilgestaan en dat de keuze voor een ander parkeersysteem een ander ontwerp tot gevolg heeft. Beter is om functionele, ruimtelijke en technische randvoorwaarden te formuleren en de leveranciers van het parkeersysteem dit te laten uitwerken in een ontwerp.

Uitgangspunt blijft wel een mechanische garage. Mede gelet op het vervallen van het bergbezinkbassin is aan Witteveen+Bos gevraagd om af te tasten of een traditionele garage realiseerbaar is. Conclusie is echter dat dit geen reële optie is.

Het garageontwerp uit 2003 wordt losgelaten. Een ontwerp zal volgen uit nog te formuleren functionele, ruimtelijke en technische randvoorwaarden. Uitgangspunt blijft een mechanische garage.

3.2 Capaciteit

Het ontwerp uit 2003 gaat uit van een theoretische ondergrondse capaciteit van 270 auto's. Hierbij werd tevens geconstateerd dat de capaciteit van de lifthuisjes de beperkende factor is. Per lifthuisje zou je niet meer dan 60 à 70 stallingsplaatsen moeten willen bedienen. Dat komt overeen met een capaciteit van 180 à 210 auto's.

De techniek heeft echter niet stil gestaan. Uit het rapport van Witteveen+Bos komt naar voren dat de benaderde leveranciers aangeven een grotere hoeveelheid auto's te kunnen bedienen met drie lifthuisjes. De ingeschatte te realiseren parkeercapaciteit in de beschikbare ruimte en met drie lifthuisjes varieert van 250 tot 400 auto's. Vooral snellere en efficiëntere transportsystemen en de onderlinge uitwisselbaarheid van de drie lifthuisjes dragen bij aan een grotere te realiseren parkeercapaciteit.

De garage is bedoeld voor parkeervergunninghouders uit de buurt en dient ter compensatie van op te heffen parkeerplaatsen op straat. Hoewel de techniek een grotere capaciteit mogelijk maakt, is er op dit moment geen aanleiding een fors grotere capaciteit aan te houden. In hoofdstuk 2 komt naar voren dat er potentieel 250 parkeerplaatsen op straat verdwijnen. Om die reden wordt gekozen om op dit moment uit te gaan van een garagecapaciteit van 250 auto's.

De garage is alleen bedoeld voor parkeervergunninghouders. Op straat staan zowel parkeervergunninghouders als bezoekers. Circa 75% van de plekken wordt bezet door parkeervergunninghouders. Dit betekent dat als er evenveel straatparkeerplaatsen verdwijnen als er in de garage terugkomen, de parkeerruimte voor bezoekers afneemt. Indien dit niet wenselijk wordt geacht, kan ervoor worden gekozen alleen de (fictieve) plekken bezet door parkeervergunninghouders te compenseren.

Uitgangspunt is een garagecapaciteit van 250 auto's.

3.3 Garagesysteem

De automatische garages hebben de laatste jaren een grote ontwikkeling doorgemaakt. Hoewel ze dikwijls negatief in het nieuws zijn gekomen, worden ze steeds vaker (succesvol) toegepast. In Amsterdam zijn mechanische (bewoners)garages onder andere te vinden bij de Silodam (214 plaatsen), Staringplein (60 plaatsen), Kantoor Stadgenoot (48 plaatsen) en Barbizon Palace Hotel (26 plaatsen).

Er bestaan verschillende systemen gebaseerd op verschillende technieken. Zo zijn systemen met 'pallets' (schuifpuzzel) of met transportbanden. De systematiek wordt (mede) bepaald door het gewenste serviceniveau. Er wordt in dit stadium geen keuze gemaakt voor een bepaald type systeem. Beter is in de volgende fase functionele, ruimtelijke, technische en financiële voorwaarden te formuleren en de keuze voor het systeem daarvan te laten afhangen.

3.4 Aanvullende voorzieningen

3.4.1 Fietsenstalling

Uit onderzoek van DIVV blijkt dat er een behoefte aan stallingplaatsen voor fietsen bij het metrostation Vijzelgracht is van circa 150. DIVV is van mening dat deze op maaiveld gerealiseerd moeten worden. Het gaat namelijk om een wisselende gebruikersgroep, waarvoor een mechanische fietsenstalling niet geschikt is. Dit is gebaseerd op gebruikerservaringen bij de automatische fietstalling op de noordelijke IJ-oever, bij de pont. Daarnaast is het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen, namelijk 150, te klein voor een exploitabele openbare stalling.

Ten behoeve van de Noord/Zuidlijn is de behoefte niet voldoende groot om de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling te rechtvaardigen. De aanleg van een bewonersgarage zal naar verwachting geen grote invloed hebben op de benodigde fietsparkeercapaciteit. De verwachting is dat de bewoners gezien de korte afstand veelal te voet naar de parkeergarage zullen gaan. De garage heeft dan ook geen invloed op de noodzaak/wenselijk van een ondergrondse fietsenstalling.

3.4.2 Oplaadpunten elektrische auto's

Mede door stimuleringsmaatregelen vanuit de overheid zie je steeds meer elektrische auto's in het straatbeeld. De gemeente Amsterdam speelt hier op in door een groot aantal oplaadpunten voor elektrische auto's te realiseren. Op dit moment staan deze vooral op maaiveld, maar ook in (openbare) garages komen deze voorzieningen. Op basis van de huidige techniek (auto via een stroomkabel aansluiten op een oplaadpunt) lijkt het echter niet mogelijk een mechanische garage uit te rusten met oplaadpunten. Voorgesteld wordt om in de volgende fase na te gaan in hoeverre er (toekomstige) mogelijkheden zijn.

In de garage komen geen fietsparkeerplaatsen; mogelijkheden voor oplaadpunten voor elektrische auto's worden nader onderzocht.

4 Verkeer & Milieu

4.1 Verkeersintensiteiten omgeving

Om de verkeerskundige en milieukundige effecten in kaart te brengen, is het nodig om te weten hoeveel verkeer er in de autonome situatie (toekomstige situatie zonder garage) op de omliggende wegvakken aanwezig is. Deze verkeersintensiteiten zijn ingeschat door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) en aangeleverd aan Witteveen+Bos. Als toekomstig jaar is het jaar 2020 aangehouden. Het maatgevende wegvak betreft de Vijzelgracht tussen Prinsengracht en Weteringcircuit. Naar verwachting rijden daar in 2020 circa 9600 motorvoertuigen per etmaal.

4.2 Verkeersproductie garage

Witteveen+Bos heeft de verkeersproductie van de garage in kaart gebracht. Hierbij zijn ervaringscijfers van andere garages en parkeertellingen gebruikt. Er is onderscheid gemaakt in een 'best-guess' en een 'worst-case'-scenario. Eerstgenoemde wordt als meest waarschijnlijke scenario aangehouden. De tweede wordt gebruikt om te toetsen of er verkeers- en milieuknelpunten ontstaan mocht de garage meer verkeer genereren dan verwacht. In onderstaande tabel staat de verkeersproductie weergegeven voor een garage voor 250 auto's.

scenario	Etmaal	spitsuur
'best-guess'	125	8
'worst-case'	275	15

Tabel: verkeersproductie, gebaseerd op een garage van 250 parkeerplaatsen

De verkeersproductie betreffen zowel de in- als de uitgaande auto's. In de ochtendspits zullen dit vooral uitgaande zijn en in de avondspits ingaande auto's.

4.3 Wachtrijvorming

De wachtrijvorming wordt bepaald door diverse factoren. Een bepalende factor is de afhandelcapaciteit van het parkeersysteem (o.a. snelheid, uitwisselbaarheid van lifthuisjes). Echter, niet alleen technische aspecten beïnvloeden de wachtrijvorming: zo hebben ervaren gebruikers minder tijd nodig om de auto te parkeren dan onervaren gebruikers.

Mede op basis van gegevens van de parkeerleveranciers heeft Witteveen+Bos een inschatting gemaakt van de kans op wachtrijen. Ze staan in onderstaande tabel. Hierbij is onderscheid gemaakt in het in paragraaf 4.2 beschreven 'worst-case' scenario en 'best-guess' scenario.

Aantal voertuigen in wachtrij	Kans op wachtrij (best-guess)	Kans op wachtrij (worst-case)
1 voertuig	3%	11%
2 voertuigen	1%	4%
3 voertuigen	0%	1%
4 voertuigen	0%	0%
5 voertuigen	0%	0%

Tabel: wachtrijkans tijdens spits bij best-guess en worst-case scenario

Er ontstaat een wachtrij (van 1 auto) indien een parkeerder aan komt rijden en alledrie lifthuisjes in gebruik zijn. De kans hierop is 3% (best-guess) of 11% (worst-case scenario). Het garageontwerp uit 2003 gaat uit van 3 lifthuisjes, met 3 opstelplaatsen ervoor. Dat betekent dat als er een auto voor het eerste lifthuisje staat te wachten, de eventueel volgende wachtende voor een ander lifthuisje kan opstellen. Op die manier wordt de kans op een lange wachtrij of een lange wachttijd beperkt. Voorwaarden hierbij zijn wel dat de lifthuisjes onderling 'uitwisselbaar' zijn en dat het maaiveldontwerp erin voorziet dat een auto een voor het lifthuisjes wachtende auto kan passeren. De kans dat er meer dan 3 auto tegelijk moeten wachten is nihil (0%) bij beide scenario's.

De wachtrijvorming is minimaal indien lifthuisjes onderling 'uitwisselbaar' zijn en een auto een wachtende auto kan passeren.

4.4 Verkeersveiligheid

Witteveen+Bos heeft gekeken naar de verkeersveiligheid rondom de garage Vijzelgracht. Hierbij is het Voorlopig Ontwerp van de Rode Loper gebruikt zoals dat op 14 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierbij is aandacht besteed aan de autoroutes van/naar de garage, de looproutes, de wachtrijvorming en zicht.

Door de beperkte hoeveelheid garageverkeer, de ontsluiting via een rustige ventweg, de relatief lage snelheden, de aanwezigheid van fietsstroken en voldoende brede trottoirs worden geen knelpunten in de verkeersveiligheid verwacht. Wel zal natuurlijk sprake zijn van elkaar kruisende verkeersstromen (afslaande/overstekende verkeersdeelnemers). Om die stromen zo goed en veilig mogelijk te geleiden, zal bij de inrichting van het maaiveld uiteraard aandacht moeten zijn voor een duidelijk en overzichtelijke weginrichting.

De garage Vijzelgracht brengt naar verwachting geen grote problemen voor de verkeersveiligheid met zich mee.

4.5 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer zijn luchtkwaliteiteisen opgenomen. Het verwachte verkeer van en naar de garage heeft mogelijk gevolgen voor de luchtkwaliteit. Witteveen+Bos heeft getoetst of met het realiseren van de garage Vijzelgracht binnen de gestelde normen voor luchtkwaliteit wordt gebleven. Hierbij zijn vooral fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂)

relevant. Op basis van de wettelijke normen kan een project doorgang vinden indien aannemelijk kan worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De grens hiervoor is gesteld op een maximale stijging van 3% van de grenswaarden voor PM10 en NO₂. Voor beide stoffen betekent dat een maximale stijging van 1,2 µg/m³. In onderstaande tabel staan de maximaal toegestane stijgingen en de verwachte effecten.

Stof	Toegestane stijging	Verwachte stijging
NO ₂	1,2 µg/m ³	0,2 µg/m ³
PM10	1,2 µg/m ³	0,1 µg/m ³

Tabel: verwachte milieueffecten, peiljaar 2020

Uit de tabel is op te maken de garage Vijzelgracht een lichte stijging in de concentraties PM10 en NO₂ veroorzaakt, maar dat de verwachte stijging ruimschoots binnen de norm blijft. De berekeningen zijn gebaseerd op het in paragraaf 4.2 omschreven worst-case scenario voor een garage van 250 auto's. Dat houdt in dat de stijgingen op basis van het 'best-guess' scenario nog lager zouden zijn.

Doordat de garage niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, is volgens de Wet Milieubeheer een uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek, waarin een toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt, niet noodzakelijk.

De garage draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, waardoor het project op basis van de Wet Milieubeheer doorgang kan vinden.

4.6 Geluid

In het kader van goede ruimtelijke ordening is de toename van geluidbelasting op de nabijgelegen woningen onderzocht als gevolg van het verkeer van en naar de garage. Als peiljaar is weer 2020 aangehouden en het eerder beschreven 'worst-case' scenario bij een garage van 250 auto's.

De verwachte toename in geluidsbelasting ten opzichte van de situatie zonder garage bedraagt maximaal 0,35 dB. Hiermee is de geluidsbelasting ten gevolge van de garage meer dan 10dB lager dan ten gevolge van de Vijzelgracht. Gezien dit grote verschil wordt de garage als akoestisch niet relevant beschouwd.

De garage is akoestisch niet relevant.

5 Ruimtelijke inpassing

5.1 Inpassing in maaiveld (Rode Loper)

De garage Vijzelgracht ligt grotendeels onder de grond. Bovengronds komen drie lifthuisjes en tenminste één toegang voor personeel (onderhoud etc.). Deze moeten worden ingepast in het maaiveld. De maaiveldinrichting maakt onderdeel uit van het project Rode Loper.

Het project Rode Loper is in 2003 gestart om de herinrichting in stadsdeel Centrum boven het tracé van de Noord/Zuidlijn voor te bereiden. Het gaat om: Damrak, Rokin, Vijzelstraat, Vijzelgracht. Inmiddels is het uitgegroeid tot een ambitieus project waarbij de Rode Loper zal zorgen voor een mooie entree, die past bij de ambities van de metropool Amsterdam en de kwaliteit van de historische binnenstad.

Op 14 maart 2012 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Definitief Ontwerp van het Damrak, het Voorlopig Ontwerp van het Rokin, de Vijzelstraat en de Vijzelgracht. De stadsdeelraad heeft daar op 21 februari 2012 al mee ingestemd. In het Voorlopig Ontwerp Vijzelgracht zijn de garagetoegangen opgenomen conform het garageontwerp uit 2003. Eventuele aanpassingen aan de garage-entrees moeten worden geïntegreerd in het maaiveldontwerp voordat het definitief wordt vastgesteld. De start van het bestuurlijk proces inzake het definitief ontwerp staat op dit moment (april 2012) gepland voor augustus 2013.

Een belangrijk ontwerpaandachtspunt is dat het mogelijk wordt gemaakt dat auto's een voor het lifthuisje wachtende auto kan passeren. Hiermee wordt filevorming geminimaliseerd (zie ook paragraaf 4.3).

Vanuit project Rode Loper is er een Voorlopig Ontwerp voor maaiveld Vijzelgracht. Aanpassingen in garageontwerp kunnen nog worden doorgevoerd. Belangrijk is het kunnen passeren van een voor de garage wachtende auto.

5.2 Stedenbouwkundige inpassing lifthuisjes

Er zullen in- en uitnameboxen gerealiseerd moeten worden voor de automatische parkeergarage. Het uitgangspunt is om de constructie van deze in- en uitnameboxen bovengronds slechts minimaal zichtbaar te maken. De lifthuisjes zijn ontworpen als hoogwaardige, eenvoudige, functionele, lichte en transparante gebouwen waarmee de impact op het maaiveld zowel ruimtelijk als visueel zo veel mogelijk wordt beperkt.

De locatie van de garage en de positie van de lifthuisjes liggen al vast. De garage komt in de restruimte van het metrostation. Ten behoeve van de in- en uitnameboxen zijn in 2005 al drie sparingen in het dak van de 'bak' aangebracht, conform het ontwerp uit 2003.

Het ontwerp uit 2003 gaat uit van drie lifthuisjes. Het is nog niet zeker of een ontwerp op basis van een ander mechanisch parkeersysteem ook drie huisjes noodzakelijk maakt. Het middelste huisje ligt in de zichtlijn van de Derde Weteringdwarsstraat en de Nieuwe Looierstraat. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dat geen ideale situatie. Mocht ervoor worden gekozen om twee in plaats van drie lifthuisjes te realiseren, dan is vanuit stedenbouwkundig oogpunt het schrappen van het middelste huisje het meest wenselijk.

5.3 Werelderfgoed

De 17^e-eeuwse grachtengordel van Amsterdam is op 31 juli 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. De 17^e-eeuwse grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'). De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De ondergrondse parkeergarage van het metrostation Vijzelgracht ligt in de bufferzone. Het ontwerp van de lifthuisjes van de parkeergarage is tijdens het nominatieproces in de aandacht geweest. Voor UNESCO is het aspect "*visual impact*" (visueel effect) van groot belang. Hedendaagse stedelijke ontwikkelingen, zoals hoogbouw en eigentijdse architectuur, kunnen van invloed zijn op stadssilhouetten, het daklandschap, zichtlijnen of doorzichten en de authenticiteit en integriteit van het historische stedelijke landschap bedreigen. Het Rijk heeft toegezegd aan UNESCO hen te informeren op het moment dat de planvorming voor het realiseren van de parkeergarage wordt hervat. Het meest logische moment hiervoor is bij vaststellen van het Programma van Eisen. Dan is er meer zekerheid over doorgang van het project en over de ruimtelijke en stedenbouwkundige eisen die aan het ontwerp worden gesteld.

Consequenties werelderfgoedlijst voor de garage Vijzelgracht

Er worden voorwaarden gesteld aan het ontwerp van de lifthuisjes. Het ontwerp van de huisjes moet worden beoordeeld in samenhang met de omgeving. De lifthuisjes moeten zodanig gerealiseerd worden dat ze recht doen aan de kwaliteit van de openbare ruimte er omheen. Ze dienen een passend onderdeel te zijn in het ontwerp van de Rode Loper. Het uitgangspunt is een simpel, slank ontwerp met hoogwaardig materiaalgebruik. Het is daarbij van belang dat de bestaande zichtrelatie tussen de Vijzelstraat en Vijzelgracht niet wordt verstoord.

De lifthuisjes moeten hoogwaardig, eenvoudig, functioneel, licht en transparant zijn om de impact op de omgeving en zichtlijnen te beperken.

6 Juridisch planologische aspecten

6.1 Relevant ruimtelijk beleid

Relevante ruimtelijke beleidsstukken voor de garage zijn vooral het Bestemmingsplan Noord/Zuidlijn en het Bestemmingsplan Zuidelijke Binnenstad. De garage is overigens niet opgenomen in beide bestemmingsplan. In de volgende paragraaf staat meer over de benodigde bestemmingsplanprocedure.

Daarnaast beschrijft de Structuurvisie Amsterdam 2040 een kader waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam zou moeten verlopen. De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam en is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de Structuurvisie staat:

“De auto speelt in de binnenstad op korte afstanden steeds meer een aanvullende rol, bijvoorbeeld voor het vervoer van goederen, maar blijft van belang om de stad vitaal te houden. Het streven naar een autoluwer centrumgebied zet in op het terugdringen van geparkeerde auto's op straten en pleinen die behoren tot het hoogstedelijke centrumgebied.”

De garage Vijzelgracht, die als alternatief dient voor straatparkeerplaatsen, past in dit kader.

6.2 Bestemmingsplanprocedure

De garage Vijzelgracht ligt in het grootstedelijk projectgebied Noord/Zuidlijn en valt binnen de grenzen van het daartoe opgestelde bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. De garage is niet opgenomen in het bestemmingsplan. Dit betekent dat er een nieuw bestemmingsplan voor de garage moet worden opgesteld of dat de garage gerealiseerd moet worden via een projectafwijkingsbesluit.

Een projectafwijkingsbesluit kan pas worden genomen bij het indienen van de omgevingsvergunning en dus bij een concreet bouwplan. Voor een omvangrijk project als een garage is dat een risicovol en onwenselijk scenario. De meeste wenselijke optie is dan ook de garage op te nemen in een (nieuw) bestemmingsplan. Dat kan al plaatsvinden vooruitlopend op een concreet bouwplan.

De garage kan worden meegenomen in een nieuw bestemmingsplan voor (een deel van) het Noord/Zuidlijntracé. Het huidige bestemmingsplan Noord/Zuidlijn is namelijk meer dan 10 jaar oud en dient te worden geactualiseerd. Een apart bestemmingsplan voor de garage is onwenselijk, aangezien dat een versnippering van bestemmingsplangebieden tot gevolg heeft. Om aan te sluiten bij de huidige bestemmingsplangebieden heeft de afdeling Ruimtelijk Beleid van het stadsdeel voorkeur voor een bestemmingsplan Munt - Weteringcircuit, waar de garage in opgenomen wordt. Een dergelijk (groter)

bestemmingsplangebied dan strikt noodzakelijk voor de garage brengt voor het project wel een risico van een langere doorlooptijd met zich mee. In geval van dit grotere bestemmingsplangebied is de garage overigens wel de functie met de grootste impact. Voor het overige gaat het in principe om het overnemen van de inhoud van het vastgestelde bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. Mede hierdoor ligt het voor de hand dat het stadsdeel trekker is bij het opstellen van het bestemmingsplan voor de garage.

De bevoegdheid voor het opstellen van een bestemmingsplan in een grootstedelijk projectgebied ligt bij de centrale stad. Dat betekent dat op dit moment de centrale stad, in opdracht van stadsdeel Centrum, een bestemmingsplan voor de garage Vijzelgracht en/of het Noord/Zuidlijntracé dient op- en vast te stellen.

De Dienst Noord/Zuidlijn onderzoekt samen met DRO, DMB en de betreffende stadsdelen welke delen van het grootstedelijk projectgebied Noord/Zuidlijn juridisch kunnen worden 'teruggegeven' aan de stadsdelen. Leidend hierbij is dat de boorwerkzaamheden op deze delen zijn afgerond. Het gaat in eerste instantie om de volgende deeltracé's: Station Zuid/WTC tot aan het Weteringcircuit en Centraal Station tot aan station Rokin. De boorwerkzaamheden op het stuk Weteringcircuit tot station Rokin (waar de Vijzelgracht onder valt) zijn waarschijnlijk eind 2012 / begin 2013 afgerond. Dan kan ook (een deel van) dit grootstedelijke projectgebied worden overgedragen aan het stadsdeel. Indien deze overdracht heeft plaatsgevonden, valt het opstellen van een bestemmingsplan (weer) onder de bevoegdheid van het stadsdeel.

Indien de procedure tot het vaststellen van een bestemmingsplan voor de parkeergarage Vijzelgracht wordt gestart, terwijl het tracé nog onderdeel is van het grootstedelijke projectgebied, kan de juridisch planologische bevoegdheid om het bestemmingsplan vast te stellen wellicht alvast (tijdelijk) worden overgedragen aan het stadsdeel. Hierbij zal dan nader moeten worden afgestemd of alleen de bevoegdheid voor het vaststellen van het bestemmingsplan wordt overgedragen of ook die voor de vergunningverlening.

De garage moet worden opgenomen in een bestemmingsplan. Afhankelijk van overdracht van grootstedelijk gebied ligt bevoegdheid bij centrale stad of stadsdeel. Aanname is dat het stadsdeel het bestemmingsplan voor de garage vaststelt.

6.3 Beoordeling MER-plicht

Een milieueffectrapportage (MER) levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij besluiten over plannen en projecten met mogelijke milieugevolgen. De rapportage vermeldt de milieugevolgen van een plan of project en de mogelijke (milieuvriendelijker) alternatieven. Voor de garage Vijzelgracht hoeft geen MER te worden opgesteld (voor nadere uitleg zie bijlage 2). Wel zal voor de bestemmingsplanprocedure een beoordeling van de milieueffecten worden opgenomen op basis van onder andere verkeersonderzoek.

Er hoeft geen MER te worden opgesteld.

6.4 Eigendom & overdracht/gebruik restruimte

6.4.1 Eigendom

De garage is gepland in de restruimte van/boven het metrostation Vijzelgracht. De restruimte is/wordt eigendom van de Dienst Noord/Zuidlijn van de gemeente Amsterdam. Aangezien centrale stad en stadsdelen juridisch gezien dezelfde rechtspersoon zijn, namelijk de gemeente Amsterdam, kan het eigendom van een deel van de constructie niet overgedragen worden aan het stadsdeel. De gehele constructie, dus ook de restruimte waarin de garage zich bevindt, blijft derhalve eigendom van de gemeente Amsterdam / Dienst Noord/Zuidlijn.

6.4.2 Gebruikersrecht

Voor de toekomstige parkeergarage Vijzelgracht bestaan twee mogelijke constructies:

- Een gebruiksrecht om gebruik te maken van de restruimte, zonder beheertaak van de binnen de restruimte gelegen hoofddraagconstructie van het station.
- Een appartementsrecht o.i.d. met overdracht van het beheer van de hele ruimte, inclusief casco.

Bij een gebruiksrecht blijft de Dienst Noord/Zuidlijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het casco van de hoofddraagconstructie. Er kan dan een gebruiksrecht komen voor het gedeelte van de parkeergarage. De Dienst Noord/Zuidlijn zal eisen stellen aan bijvoorbeeld veiligheid (o.a. brandveiligheid), toegankelijkheid (i.v.m. onderhoud) en maximale belastingen van de constructie.

Bij een overdracht wordt een beheergrens vastgesteld, bijvoorbeeld de vloer van de restruimte (= het dak van het metrostation) en wordt het bovendeel overgedragen aan het stadsdeel. Hiermee wordt ook het beheer van een deel van de hoofddraagconstructie van het station (onder voorwaarden) overgedragen aan het stadsdeel. Bij een dergelijke oplossing zal de Dienst Noord/Zuidlijn eisen stellen met betrekking tot bijvoorbeeld veiligheid, die randvoorwaardelijk zijn aan de overdracht.

Voor het stadsdeel is alleen de optie gebruiksrecht realistisch. Het stadsdeel is, in tegenstelling tot de Dienst Noord/Zuidlijn, namelijk niet toegerust op het beheer en onderhoud van een dergelijke constructie. Vanuit dat oogpunt bezien lijkt het voor de Noord/Zuidlijn ook niet wenselijk die verantwoordelijkheid bij het stadsdeel neer te leggen. Wel zullen afspraken gemaakt moeten worden over het beheer van (delen van) de constructie in relatie tot de aanwezigheid van de garage,.

In de verdere uitwerking wordt er dan ook vanuit gegaan dat het (mede)gebruik geregeld wordt via het vestigen van een gebruiksrecht. Dit zal nog wel nader moeten worden afgestemd en uitgewerkt met de centrale stad.

Aanname is dat het (mede)gebruik geregeld wordt via een gebruiksrecht.

6.4.3 Veiligheidseisen in relatie tot Noord/Zuidlijn

De garage ligt boven een drukbezocht metrostation. Dit brengt extra veiligheidseisen met zich mee. Het belangrijkste uitgangspunt bij het (mede)gebruik van de restruimte is het behoud van de hoofddraagconstructie. Daarnaast moeten er goede procedures komen in

geval calamiteiten optreden. Voor de garage Vijzelgracht zullen daarom in de vervolgfase nadere eisen en randvoorwaarden aan inpassing van de garage opgesteld moeten worden in overleg met de Dienst Noord/Zuidlijn. Zo kan er een kettingsbeding komen voor brandveiligheid, ventilatie, toegankelijkheid ten behoeve van inspectie en onderhoud.

Witteveen+Bos heeft onderzoek gedaan naar (ontwerptechnische) veiligheidsaspecten, mogelijke consequenties van calamiteiten in de garage en technische eisen en randvoorwaarden. Hierbij is aandacht besteed aan: brand, explosie, instabiliteit van de stelling van de garage, valbelastingen op stempellaag en perrondank en instroom van water. Er worden geen onoverkomelijke veiligheidsknelpunten verwacht. Op basis van (strengere) eisen en randvoorwaarden kan naar verwachting een veilig ontwerp worden gerealiseerd. In haar rapport geeft Witteveen+Bos aan wat mogelijke risico's zijn en welke maatregelen kunnen worden genomen om deze te beperken of binnen de normen te houden. Vooral het bezwijken van de stelling kan tot grote schade (hoge drukbelastingen) aan de stempels leiden en dient zeker te worden voorkomen. In de volgende fase (Programma van Eisen) worden de (aanvullende) veiligheidseisen en –randvoorwaarden uitgewerkt.

In de volgende fase zal ook veel aandacht moeten komen voor procedurele aspecten in geval van calamiteiten. Zo zal in overleg met de Dienst Noord/Zuidlijn bepaald moeten worden welke signalerings- en meldingsystemen er moeten komen en op welke manier deze gekoppeld worden aan de veiligheidssystemen van de Noord/Zuidlijn. In geval van een calamiteit in de garage, moet de Noord/Zuidlijn namelijk op tijd en op een goede manier kunnen handelen, terwijl een storing of loos alarm niet tot ontregeling van de metro moet leiden. Aangezien het een onbemande garage betreft, moet er aandacht komen voor wie wanneer en hoe in actie komt in geval van geautomatiseerde meldingen.

Bij het uitwerken van de eisen en randvoorwaarden zal ook contact moeten worden gezocht met de brandweer. Het ontwerp moet voldoen aan de juiste brandveiligheidseisen en de toetreding tot de ondergrondse garage in geval van een calamiteit zal voor de brandweer een aandachtspunt zijn (in verband met hun aanvalplan). Enkele aspecten die hierbij aan de orde zullen komen zijn: brandvolume, compartimentering, aantal en type toegangen tot de garage, blussysteem, wel/geen toegang van LPG-auto's tot de garage.

Om de veiligheidsrisico's te minimaliseren moeten bij het PvE, in overleg met de Dienst Noord/Zuidlijn en brandweer, technische en procedurele eisen en randvoorwaarden worden opgesteld.

6.4.4 Kosten

Ervan uitgaande dat het stadsdeel een gebruiksrecht krijgt voor de garage Vijzelgracht in de restruimte van het metrostation, zullen naast technische eisen en randvoorwaarden ook contractuele afspraken over kosten gemaakt moeten worden.

De aanvullende voorzieningen die aan de constructie en/of in de restruimte aangebracht moeten worden om de veiligheid te waarborgen, zijn consequenties van de garage en voor kosten van het stadsdeel.

Wat betreft het gebruik van de restruimte wordt, conform de haalbaarheidstudie uit 2003 als uitgangspunt gehanteerd dat er geen aanvullende kosten aan het gebruiksrecht c.q. het gebruiken van de restruimte verbonden zijn. Overwegingen hierbij zijn:

- aan de restruimte is geen boekwaarde toegekend door de Dienst Noord/Zuidlijn,
- in enkele recente gebruiksrecht-/overdrachtsituaties met Waternet wordt ook geen vergoeding betaald voor de ruimte zelf,
- de bewonersgarage is een verliesgevende (bewoners)garage,
- het stadsdeel moet al (fors) investeren in aanvullende veiligheidseisen opgelegd door / in verband met de Noord/Zuidlijn.
- Door het inpassen van de garage in een nieuw bestemmingsplan Vijzelgracht (exacte grenzen nog nader bepalen) neemt het stadsdeel een taak van de Dienst Noord/Zuidlijn op zich, namelijk het actualiseren van het verouderde Bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. Dit brengt aanvullende kosten voor het stadsdeel met zich mee.

Ook voor deze uitgangspunten geldt dat nog overeenstemming met de Dienst Noord/Zuidlijn en wethouder centrale stad bereikt moet worden.

Aanname is dat er geen kosten aan het gebruiken van de restruimte zijn verbonden.

7 Financiële aspecten

7.1 Investeringskosten

Witteveen+Bos heeft een inschatting gemaakt van de bouwkosten voor de garage Vijzelgracht. De raming is enerzijds een actualisatie van de kostenraming uit 2003 en anderzijds een inschatting gebaseerd op actueel aangeleverde gegevens van de leveranciers. De kosten voor de garage hangen sterk af van de grootte van de garage, de keuze van het systeem, de performance en de kwaliteit. Op basis van gegevens van de leveranciers worden de kosten ingeschat op 15.000 tot 35.000 euro per parkeerplaats (prijspeil 2012). De kosten voor bouwkundige/technische voorzieningen en installatie zijn geschat op 1,8 miljoen euro. In onderstaande tabel staan de totale kosten, gebaseerd op een garage voor 250 auto's, afgerond op tonnen.

Onderdeel	€ 15.000 per pp	€ 35.000 per pp
Parkeersysteem	€ 3,8 miljoen	€ 8,8 miljoen
Bouwkundige / technische voorzieningen	€ 1,8 miljoen	€ 1,8 miljoen
Totaal	€ 5,5 miljoen	€ 10,5 miljoen
Omgerekend per parkeerplaats	€ 22.180	€ 42.180

Tabel: inschatting investeringskosten (prijspeil 2012)

Hierbij moet worden aangetekend dat het een globale benadering is (+/- 20%) en deze uitgaat van het ontwerp uit 2003. Een ander ontwerp zou meerkosten met zich mee kunnen brengen. In het rapport van Witteveen+Bos staat een uitgebreidere beschrijving van de kostenraming.

Doordat de ondergrondse bak al is gebouwd, zijn de bouwkosten relatief laag ten opzichte van andere solitaire garageprojecten in de binnenstad (zoals Oude Binnenstad, Marnix, Bellevue, Westeinde). Hierbij moet worden aangetekend dat deze garages weer relatief duur zijn doordat ze onder water liggen of doordat tramsporen moeten worden omgeleid.

De bouwkosten voor de garage worden geschat op 5,6 tot 10,6 miljoen euro.

7.2 Beheer en onderhoud

Na de bouw van de garage moet deze worden beheerd en onderhouden. Dit brengt kosten met zich mee. Bij een mechanische garage ligt het voor de hand om het beheer en onderhoud van het parkeersysteem mee te nemen in de aanbesteding voor de bouw van de garage. Dit vergt namelijk specifieke kennis van het parkeersysteem en bovendien wordt de leverancier dan gestimuleerd een zo onderhoudsvriendelijk systeem te leveren. In de volgende fase zal een keuze gemaakt worden over de aanbestedingsstrategie en hoe daarbij om te gaan met het beheer en onderhoud.

Op basis van informatie van de leveranciers worden de kosten voor beheer en onderhoud ingeschat op 3% - 5% van de projectinvestering per jaar. Op basis van de bovenstaande geraamde bouwkosten komt dit neer op 250.000 tot 500.000 euro per jaar. Deze bedragen zijn afgerond op honderdduizenden euro's.

Van eventuele kosten verbonden aan het (mede)gebruik van het casco van het metrostation kan op dit moment nog indicatie worden gegeven.

De kosten voor beheer en onderhoud worden geschat op 200.000 tot 500.000 euro per jaar.

7.3 Exploitatiekosten

De garage is bedoeld voor parkeervergunninghouders uit de buurt. Zij kunnen zonder bijbetaling een toegangspasje voor de garage krijgen. Dat betekent dat de garage geen parkeerinkomsten zal opleveren. Wel zullen er (beperkte) gebruikskosten zijn, zoals administratieve kosten, bewaking/beheer op afstand, energie, verzekeringen. Deze worden (door Parkeergebouwen op basis van ervaringscijfers) ingeschat op circa 150.000 euro per jaar. In bijlage 3 staan ze uitgesplitst.

Wie exploitatie en het dagelijks beheer voor de garages gaat verzorgen is op dit moment overigens nog niet bekend. Zoals dat voor diverse andere bewonersgarages gebeurt, zou DIVV/Parkeergebouwen dat voor het stadsdeel kunnen doen. In het Programma van Eisen zal een nadere uitwerking worden opgenomen.

De exploitatiekosten zijn naar verwachting 150.000 euro per jaar.

7.4 Parkeerinkomsten straat

De parkeergarage Vijzelgracht dient ter compensatie van op te heffen parkeerplaatsen op straat. Eerder in de Nota van Uitgangspunten is als uitgangspunt beschreven dat er ongeveer net zoveel parkeerplaatsen in de garage komen als er op straat verdwijnen. Op straat staan zowel bezoekers (die voor hoge parkeerinkomsten zorgen) als parkeervergunninghouders, terwijl in de garage alleen parkeervergunninghouders staan. Desondanks is de verwachting dat er geen sprake zal zijn van een significante derving van straatinkomsten. Naar verwachting zullen parkeervergunninghouders van de garage gebruik gaan maken, waardoor ruimte op straat blijft bestaan voor parkerende bezoekers. Bovendien is de parkeerdruk in de omgeving relatief laag, waardoor verschuiving en een eventuele verhoging van de parkeerdruk is op te vangen.

Er wordt geen (significante) derving van straatinkomsten verwacht.

7.5 Financiering

De garage Vijzelgracht brengt eenmalige investeringskosten en jaarlijkse beheer en onderhoudskosten met zich mee. Daar staan geen opbrengsten tegenover gelet op het

uitgangspunt dat een parkeervergunning toegang geeft tot de garage. De garage is dus onrendabel. Voor het realiseren van (onrendabele) bewonersgarages heeft het stadsdeel Centrum in 2006 het Garagefonds ingesteld. De projectkosten voor de garage Vijzelgracht zullen dan ook uit het Garagefonds worden gefinancierd.

Het Garagefonds kende begin 2012 een saldo van circa 9 miljoen euro. Vanaf 2012 stroomt er 1,2 miljoen euro per jaar in het Garagefonds. Er worden (nog) geen structurele kosten betaald vanuit het Garagefonds. Wel is de bedoeling dat de Singelgrachtgarage Marnix ten laste van het garagefonds komt, evenals de parkeergarage Oude Binnenstad (of alternatieve oplossing) en het medegebruik van bestaande parkeergarages.

In principe worden de eenmalige investeringskosten niet in één keer betaald, maar via een krediet. Dit brengt jaarlijkse kapitaallasten (rente en aflossing) met zich mee over de afschrijvingsperiode van 40 jaar. Deze worden betaald uit het Garagefonds.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om de kapitaallasten van de garage (gedeeltelijk) te financieren uit een verhoging van de parkeervergunningtarieven. Op 25 juni 2009 heeft de deelraad namelijk besloten dat zij een eventuele onrendabele top van een nieuwe parkeergarage dekt uit een verhoging van de parkeervergunningtarieven. In de nieuwe Nota Parkeren is tevens opgenomen dat de parkeervergunningtarieven worden verhoogd om garageprojecten die tot doel hebben parkeerplaatsen op straat te vervangen (zoals de Vijzelgrachtgarage) tot stand te brengen. Stadsdeel Centrum heeft circa 17.700 parkeervergunninghouders (13.500 bewonersvergunningen en 4.200 bedrijfsvergunningen). Zo een tariefsverhoging van de bewonersvergunningen met 1,00 euro per maand het stadsdeel circa 230.000 euro netto per jaar opleveren om een deel van de kosten/kapitaallasten te dekken.

Hieronder volgen de resultaten van de financiële doorrekening voor de twee ingeschatte investeringsscenario's (op basis van bandbreedte investeringskosten) uit paragraaf 7.1. Het is een samenvatting van het financieel overzicht uit bijlage 3.

Omschrijving	€ 15.000 per pp	€ 35.000 per pp
Investeringskosten	€ 5,5 miljoen	€ 10,5 miljoen
Resultaat 1 ^e jaar	€ -0,9 miljoen	€ -1,8 miljoen
Resultaat 40 ^e jaar	€ -1,4 miljoen	€ -2,7 miljoen
Totaalresultaat over 40 jaar	€ -46,6 miljoen	€ -88,8 miljoen
NCW over 40 jaar	€ -19,6 miljoen	€ -37,2 miljoen

Tabel: financiële consequenties garage (zonder dekking)

Omschrijving	€ 15.000 per pp	€ 35.000 per pp
Verhoging bewonervergunning	€ 3,01	€ 5,75
Verhoging bedrijfsvergunning	€ 4,97	€ 9,07
Resultaat 1 ^e jaar	€ -0,2 miljoen	€ -0,4 miljoen
Resultaat 40 ^e jaar	€ +0,5 miljoen	€ +0,9 miljoen

Tabel: resterend jaarlijks resultaat na dekking via verhoging vergunningtarieven

In de eerste tabel staan de financiële consequenties van de garage zonder rekening te houden met extra opbrengsten uit parkeervergunningen (dus de kosten die gedekt

moeten worden). In de tweede tabel staat aangegeven hoeveel de vergunningtarieven verhoogd moeten worden om de totale kosten over 40 jaar te dekken. Hierbij is tevens voor het eerste en laatste jaar aangegeven wat het resterend jaarlijks resultaat is na de extra opbrengsten uit de parkeervergunningen te hebben meegerekend. Hier is te zien dat je in de beginperiode nog aanloopverliezen hebt die opgevangen moeten worden in het garagefonds. Alle bedragen zijn afgerond op tonnen.

De garage Vijzelgracht wordt gefinancierd uit het Garagefonds, in combinatie met een verhoging van de parkeervergunningtarieven.

8 Uitvoeringsaspecten

8.1 Bouwtijd & bouwmethode

Een globale indicatie door de leveranciers leert dat de verwachte bouwtijd van het mechanische parkeersysteem, inclusief lifthuisjes, ongeveer 18 maanden bedraagt. De eerste 15 maanden wordt vooral ondergronds gewerkt, de laatste 3 maanden zullen ook bovengronds activiteiten zijn (afbouw lifthuisjes en testen).

De opbouw van het mechanische systeem vindt in principe ondergronds plaats, waardoor het benodigde werkterrein op maaiveld beperkt kan zijn. De benodigde werkruimte op maaiveld bestaat naar verwachting uit:

- Een opstelplaats (circa 25 bij 3 meter) voor een truck met oplegger naast de toegangsopeningen om te laden en te lossen. Indien onverhoopt niet direct naast de openingen gelost kan worden, zal er tussenopslag op maaiveld moeten plaatsvinden;
- Een opstelplaats (circa 10 bij 10 meter) voor een kraan om de bovenvermelde oplegger te lossen;
- Ruimte voor een container met bouw materiaal en een schaftkeet.

Het aantal logistieke bewegingen is op dit moment nog niet bekend.

Bouwtijd van de garage is circa 18 maanden. De bouwwerkzaamheden en opslag van bouw materiaal vinden vooral ondergronds plaats.

8.2 Relatie met bouw Noord-Zuidlijn

De garage Vijzelgracht komt te liggen in de restruimte van het metrostation Vijzelgracht. De bouw van de garage kan dan ook nauw samenhangen met de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn. Dit hangt mede af van de periode waarin de bouw van de garage plaatsvindt. De Dienst Noord/Zuidlijn is nog bezig met de ruwbouw van het metrostation. Op basis van de nu³ geldende planning gaat begin 2015 de afbouw van het metrostation van start en duurt deze naar verwachting circa 14 maanden. Vervolgens start het testen en proefdraaien van de metro c.q. het station (duur circa 8 maanden).

Het streven is om de garage Vijzelgracht te bouwen gedurende de afbouwfase van het metrostation. De redenen hiervoor zijn:

- Tijdens de ruwbouwfase van het metrostation is bovengronds door het grote werkterrein niet/nauwelijks ruimte beschikbaar voor bouwactiviteiten voor de garage.

³ Planning per april 2012. De datum is deterministisch van aard. De probabilistische data (op basis van het geldende risicoprofiel) zijn beschikbaar bij de Dienst Noord/Zuidlijn.

- De Dienst Noord/Zuidlijn streeft ernaar de openbare ruimte zo snel mogelijk weer vrij te geven en de bouwoverlast te minimaliseren. Hierin heeft de Dienst Noord/Zuidlijn veel geïnvesteerd en er zijn ook contractafspraken met de afbouwaannemer over gemaakt.
Tijdens de eerste fase van de afbouw van het metrostation kan de omvang van het bouwterrein sterk worden teruggebracht, er kan worden volstaan met relatief kleine bouwterreinen rondom de entrees. In de laatste fase van de afbouw zijn er mogelijk zelfs helemaal geen werkterreinen meer nodig op maaiveld als de voor de afbouw benodigde materialen ondergronds via de tunnel kunnen worden aangevoerd. Gelijktijdige werkzaamheden aan de metro en de parkeergarage lijken hierdoor goed mogelijk.
Bij bovenbeschreven reducering van het bouwterrein dient echter een voorbehoud gemaakt te worden. Als het project Rode Loper (zie 8.3) in deze periode van start gaat, zal ook in de afbouwfase van het metrostation nog een relatief groot bouwterrein op maaiveld bij de Vijzelgracht noodzakelijk zijn. Daarnaast bestaat de kans dat bij eventuele tegenslag bij de ruwbouw besloten moet worden om ruwbouw en afbouw parallel aan elkaar te laten plaatsvinden, hetgeen uiteraard ook van invloed zal zijn op de omvang van het bouwterrein in deze fase.
- Diverse omwonenden hebben aangegeven de bouwactiviteiten voor de garage het liefst gelijktijdig met de werkzaamheden aan de metro uitgevoerd te zien worden. Dit voorkomt dat ze na afloop van de metrowerkzaamheden weer worden geconfronteerd met bouwoverlast.

In geval van bouw van de garage tijdens de afbouwfase van het metrostation, moeten de bouwwerkzaamheden begin 2015 starten. Dit zal een uitdagende planning met zich meebrengen, aangezien na de Nota van Uitgangspunten nog enkele tijdrovende activiteiten moeten worden uitgevoerd. Dit zijn onder andere: opstellen Programma van Eisen, bestemmingsplanprocedure en ontwerp-, inkoop- en aanbestedingstraject.

Tot slot: de nauwe relatie met de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn brengen diverse risico's en kansen met zich mee. Deze verdienen in volgende fase extra aandacht:

- De Dienst Noord/Zuidlijn heeft tijd en geld geïnvesteerd in het zo snel mogelijk vrijspelen van de openbare ruimte en het minimaliseren van omgevingshinder (logistieke bewegingen, geluid, stof, bereikbaarheid etc). Om te voorkomen dat dit verspilde tijd en kosten zijn, moet dit ook bij de garage uitgangspunt blijven.
- De afbouwaannemer heeft de contractuele verplichting de werkzaamheden van projecten aanpalend aan de NZL te coördineren. Hier dient bij de contractering van de aannemer van de parkeergarage rekening mee te worden gehouden. Afstemmen met de Dienst Noord/Zuidlijn.
- De aannemerscombinatie VIA heeft opdracht gekregen voor de afbouw van het metrostation. Hierbij wordt een strakke planning gehanteerd. Indien de werkzaamheden aan de garage de afbouw van het metrostation belemmeren, zal dat leiden tot vertraging en/of meerkosten voor de Dienst Noord/Zuidlijn. Goede afstemming is essentieel.
- Aangezien de garage in de restruimte van het metrostation komt, maakt de garage in de beeldvorming naar de buurt toe onderdeel uit van het project Noord/Zuidlijn. Het lijkt dan ook logisch om qua communicatie gezamenlijk op te trekken met de

Noord/Zuidlijn. Bovendien heeft de Dienst Noord/Zuidlijn veel ervaring opgedaan in de communicatie met de omgeving Vijzelgracht.

- De Dienst Noord/Zuidlijn heeft veel ervaring en deskundigheid op het gebied van aanbestedingen en realisatie van bouwprojecten. Het ligt voor de hand hier gebruik van te maken bij de Vijzelgrachtgarage. Er zou zelfs onderzocht kunnen worden of aanbesteding en realisatie onder regie van de Dienst Noord/Zuidlijn kan plaatsvinden. Hierdoor is tevens een goede afstemming tijdens de afbouwfase gegarandeerd.

Streven naar realisatie van de garage tijdens afbouwfase metrostation Vijzelgracht.

Gebruik maken van deskundigheid DNZL inzake aanbesteding en uitvoering.

8.3 Relatie met uitvoering Rode Loper

Op 14 maart 2012 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Definitief Ontwerp van het Damrak, het Voorlopig Ontwerp van het Rokin, de Vijzelstraat en de Vijzelgracht. De stadsdeelraad heeft daar op 21 februari 2012 al mee ingestemd. In 2013 starten de werkzaamheden op het Damrak.

De uitvoeringsplanning voor de Vijzelgracht is op dit moment nog niet bekend. Deze is mede afhankelijk van de projecten Noord/Zuidlijn en de garage Vijzelgracht. Tussen deze drie projecten vindt afstemming plaats over de uitvoeringsplanning. De werkzaamheden aan de Rode Loper kunnen, in verband met het benodigde werkterrein, niet eerder starten dan tijdens de afbouwfase van de Noord/Zuidlijn. Er moet nog bepaald worden of de werkzaamheden aan de garage beter voor, na of tijdens de werkzaamheden aan de Rode Loper kunnen worden uitgevoerd. Voor zowel de garage als de Noord/Zuidlijn is het wenselijk dat de openbare ruimte is heringericht voordat ze in gebruik worden genomen.

Uitvoeringsplanningen garage en Rode Loper moeten nog op elkaar worden afgestemd.

8.4 Bouwrisico's

De bouw van een ondergrondse garage brengt normaal gesproken risico's voor de omgeving met zich mee, bijvoorbeeld schade in de openbare ruimte of aan belendingen (aanliggende panden/objecten). Vooral het aanbrengen en verwijderen van damwanden geeft een grote kans op schade aan belendingen. Omdat de garage Vijzelgracht in de (al gebouwde) restruimte van het metrostation Vijzelgracht moet komen, hoeven deze werkzaamheden niet meer plaats te vinden. De bouwrisico's voor de aanliggende panden zijn hierdoor minimaal. Indien de garage gebouwd wordt voorafgaand aan de herinrichting van het maaiveld (Rode Loper), hoeft ook niet gevreesd te worden voor grote schades aan de openbare ruimte.

De bouw van de garage brengt geen grote bouwrisico's meer met zich mee.

8.5 BLVC-aspecten

Bij de uitvoering is het van belang om rekening te houden met de omgeving van het werk. Hinder op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid moet tot een minimum worden beperkt. Daarnaast moet de veiligheid voor de omgeving worden gewaarborgd.

Voor bouw-, en infrastructuurprojecten die zich in Amsterdam op of aan het Hoofdnet afspelen, is het sinds 2002 verplicht een zogenaamd BLVC-plan op te stellen. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Het doel is onderzoeken, in kaart brengen en beschrijven van de maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veiligheid en efficiënt bouwen en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid in de directe omgeving.

Het BLVC plan is allereerst bedoeld om bestuurders, omwonenden en geïnteresseerden te laten zien dat de maatregelen zorgvuldig en in overleg met belanghebbenden zijn voorbereid. Het tweede doel ervan is om een eventuele aannemer voorwaarden mee te geven met betrekking tot de BLVC. In de contract- en aanbestedingsfase wordt een dergelijk BLVC-kader nader uitgewerkt en beschreven.

Voor de uitvoering moet en zal een BLVC-plan worden opgesteld.

9 Risico's & Planning

9.1 Risico's

In het vorige hoofdstuk is beschreven dat een groot voordeel van de garage Vijzelgracht is dat de bouw geen grote bouwriscico's met zich mee brengt. De meest risicovolle ondergrondse werkzaamheden zijn namelijk al uitgevoerd. Dat betekent echter niet dat het project helemaal geen risico's meer kent. Hieronder staan diverse risico's aangegeven:

- Bouwkosten vallen hoger uit
- Planning loopt uit, bijvoorbeeld door lange Bestemmingsplanprocedure
- Veel maatschappelijke weerstand
- Politieke steun verdwijnt, bij stadsdeel en/of centrale stad
- Stadsdeel en Dienst Noord/Zuidlijn kunnen geen overeenstemming bereiken over noodzakelijke afspraken en/of randvoorwaarden.
- Garage functioneert niet naar behoren

Het is wenselijk om in de volgende fase zal een uitgebreidere risicoanalyse uit te voeren om de risico's in kaart te brengen en eventuele beheersmaatregelen op te stellen.

9.2 Planning

Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven vindt afstemming met de projecten Noord/Zuidlijn en Rode Loper plaats over de planningen van de drie projecten. Hierdoor kan op dit moment nog geen gedetailleerde uitvoeringsplanning voor de garage worden gegeven. Wel staat hieronder een globale doorkijk, waarbij onderscheid is gemaakt in enkele belangrijke activiteiten.

jaar	2013				2014				2015				2016				
Kwartaal	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
PvE	x	x	x	x													
BP-opstellen		x	x	x													
BP-vaststellen				x	x	x	x										
BP-beroep								x	x	x	x						
Vraagspecificatie				x	x	x											
Aanbesteding						x	x	x	x								
Voorbereiding									x	x	x	x					
Uitvoering												x	x	x	x	x	x

Bijlage 1 Opheffingsmogelijkheden

Bijlage 2 Beoordeling MER-plicht

Bijlage 1 van het Besluit Milieueffectrapportage (Besluit MER) kent twee onderdelen:

- onderdeel C bevat activiteiten waarvoor een MER noodzakelijk is.
- onderdeel D bevat activiteiten waarvoor een MER-beoordeling noodzakelijk is.

Parkeergarages worden niet genoemd als MER-plichtige activiteiten in onderdeel C van het Besluit mer, waardoor een milieueffectrapport noodzakelijk is.

Parkeergarages komen wel voor in onderdeel D van het Besluit MER, namelijk als onderdeel van een stedelijk ontwikkelingsproject (categorie D11.2, bijlage 1, Besluit milieueffectrapportage). Categorie D11.2 geeft aan dat de volgende activiteiten MER-beoordelingsplichtig zijn:

- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. Er geldt een MER-beoordelingsplicht als sprake is van een van onderstaande gevallen:
 - o oppervlakte van 100 hectare of meer;
 - o een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen bevat; of
 - o een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Als de parkeergarage al onder categorie D11.2 Bijlage 1 Besluit MER valt, wordt niet voldaan aan deze voorwaarden. De bedrijfsvloeroppervlakte is minder dan 200.000 m². Indien niet wordt voldaan aan de gevallen geldt sinds 1 april 2011 een zogenaamde vormvrije MER-beoordeling. Er moet dan wel sprake zijn van een besluit waarvoor een vormvrije MER-beoordeling noodzakelijk is. Die staan opgenomen in kolom 3 en 4 van onderdeel D, bijlage 1, Besluit MER. Dit betreft het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan of het afwijken van een bestemmingsplan.

Een vormvrije beoordeling houdt in dat moet worden nagegaan of de activiteit gevolgen heeft voor het milieu. Aangezien het bouwwerk er al is, en enkel wat wanden worden aangebracht zullen er geen gevolgen voor het milieu optreden. Indien door middel van een besluit wordt afgeweken van het bestemmingsplan, dan wel een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de parkeergarage dan kan in de toelichting bij dit plan een paragraaf worden opgenomen met betrekking tot MER. Hierin kan worden opgenomen dat er geen effecten zijn. Dan is voldaan aan de vormvrije MER-beoordeling. Dit kan dus opgenomen worden in het besluit zelf. Er is geen afwijkende rapportage / procedure noodzakelijk.

Bijlage 3 Financiële doorkijk

Opgesteld door DIVV/Parkeergebouwen