

Concept
25 september 2012



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Directie Omgevingsmanagement
Afdeling Projecten

Heroverweging parkeergarage Oude Binnenstad

Inhoud

1 Heroverweging parkeergarage	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Gewijzigde omstandigheden	3
2 Compensatiebehoefte	5
2.1 Welke parkeerplaatsen compenseren?	5
2.2 Hoeveel parkeerplaatsen compenseren?	6
3 Alternatieven	7
3.1 Parkeren lage kade & regime	7
3.2 Medegebruik ODE-garage	8
3.3 Financiële vergelijking	9
4 Voorstel	11
Bijlage 1 Verkeersveiligheid	12

1 Heroverweging parkeergarage

1.1 Inleiding

Stadsdeel Centrum is al enige tijd bezig met de planvorming voor de parkeergarage Oude Binnenstad. In juni 2010 heeft de stadsdeelraad de Nota van Uitgangspunten vastgesteld, waarin het Oosterdok is aangewezen als voorkeurslocatie voor een nieuwe parkeergarage. Het college van B&W heeft ingestemd met deze voorkeurslocatie en met het opnemen van de garage in Stedenbouwkundig Plan Oosterdok (onderdeel van het coalitieproject Zuidelijke IJoever). Vervolgens zijn de plannen verder uitgewerkt en is begonnen met het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan en het Integraal Programma van Eisen voor de parkeergarage.

Begin 2011 bleek echter dat de situatie gewijzigd is ten opzichte van die van de planvorming. Het dagelijks bestuur heeft om die reden op 17 mei 2011 een Plan van Aanpak (PvA) voor de heroverweging van de garage Oude Binnenstad vastgesteld. De periode mei 2011 tot nu heeft het stadsdeel gebruikt om de verschillende opties in het PvA onderzocht. Daaruit trekt het dagelijks bestuur de volgende conclusies:

- Het stadsdeel Centrum ziet af van de bouw van een garage;
- Het stadsdeel Centrum compenseert de parkeerplaatsen die komen te vervallen t.g.v. de sloop van het touringcarplatform door 35 parkeerplaatsen in te richten op de lage kade van de Prins Hendrikkade;
- Het stadsdeel Centrum huurt geen extra plaatsen om te compenseren voor bezoekers;

Deze notitie geeft weer hoe het dagelijks bestuur tot deze slotsom komt.

1.2 Gewijzigde omstandigheden

De economische situatie draagt bij aan een klimaat van gewijzigde omstandigheden voor de projectontwikkelaar van het Oosterdokseiland, de gemeente en het stadsdeel. Daarnaast ziet het dagelijks bestuur geen noodzaak meer tot het volledig compenseren van alle in het verleden opgeheven parkeerplaatsen. Alleen nog op te heffen parkeerplaatsen (bij nieuwe herinrichtingen) komen voor compensatie in aanmerking. Dit levert een ander perspectief op voor de noodzaak, urgentie en wenselijkheid van het bouwen van de garage Oude Binnenstad.

Het dagelijks bestuur wil afzien van de bouw van de garage Oude Binnenstad. De redenen hiervoor liggen in gewijzigde omstandigheden. De belangrijkste zijn:

- Het stadsdeel moet bezuinigen en kijkt kritisch naar haar budgetten, uitgaven en financiële verplichtingen. Het stadsdeel werkt momenteel aan de realisatie van meerdere parkeergarages. Voor de bezoekers van de oostelijke binnenstad is de ODE-garage, waar op dit moment veel leegstand is, een goed alternatief. Er is

een risico dat de bezoekersplaatsen van de nieuw te bouwen garage in het Oosterdok leeg blijven met grote gevolgen voor de exploitatie.

- Het beleid zoals verwoord in de (concept) nota Parkeren die het dagelijks bestuur zal voorstellen, gaat niet meer uit van het compenseren van parkeerplaatsen die in het (verre) verleden zijn opgeheven. In die gevallen is veelal een nieuw parkeerevenwicht ontstaan, zo ook in Nieuwmarktbuurt, waardoor compensatie feitelijk neerkomt op toevoegen van parkeerareaal. Er is op dit moment ook geen groot parkeerprobleem in de directe omgeving dat opgelost moet worden.
- Hoofddoel van het bouwen van parkeergarages is het verbeteren van de openbare ruimte. Het stadsdeel bouwt of compenseert niet ten behoeve van de wachtlijst.
- Parkeergarages in en rondom de binnenstad, waaronder de naastgelegen parkeergarage op het Oosterdokseiland (ODE-garage), hebben te maken met een teruglopende bezettingsgraad waardoor ze gedeeltelijk leeg staan. Medegebruik van parkeerplaatsen in bestaande garages (benutten) is hierdoor een realistische optie voor als in de toekomst compensatie gewenst is van op te heffen parkeerplaatsen. Bezoekers kunnen gebruik maken van de ODE-garage, compensatie van het bezoekersparkeren is dus niet noodzakelijk.
- De garage kan op onvoldoende draagvlak rekenen. De bouw van de garage gaat gepaard met overlast voor de omgeving en maakt dat langdurige verplaatsing van de huidige woonboten langs het platform nodig is. Daarnaast is het moeilijk te verkopen dat een garage op een steenworp afstand van de garage Oosterdokseiland wordt gebouwd, terwijl deze garage kampt met leegstand c.q. lage bezettingsgraden, zeker in tijden van economische crisis. Het Projectbureau Zuidelijke IJoever is van mening dat de garage geen toegevoegde waarde heeft voor het gebied.

2 Compensatiebehoefte

Indien wordt afgezien van de bouw van de garage rijst de vraag of het nodig, urgent of wenselijk is om alternatieve parkeergelegenheid aan te bieden, bijvoorbeeld het huren van parkeerruimte in de ODE-garage. Dit hangt af van de parkeerplaatsen die gecompenseerd moeten worden.

2.1 Welke parkeerplaatsen compenseren?

In onderstaande tabel staat een overzicht van de opgeheven en nog op te heffen parkeerplaatsen zoals opgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Hierbij is onderscheid gemaakt naar parkeerplaatsen die nog opgeheven gaan worden in de nabije of verdere toekomst, parkeerplaatsen die verdwenen zijn in het recente en verdere verleden en toegezegde parkeerplaatsen die niet gerealiseerd zijn.

Tabel 1

periode	beschrijving	Aantal op te heffen of opgeheven pp
Nabije toekomst (A)	Projectgerelateerd (lage kade en platform)	120
Recente verleden (B)	Noordelijke Burgwallen	120
Verdere toekomst (C)	PH-kade, Waalseilandgracht, Nieuwmarktbuurt	160
Verdere verleden (D)	Nieuwmarkt, toegangsregime Burgwallen	150
Nooit gerealiseerd (E)	Vergunninghouderplaatsen Rokingarage	120
Totaal		670

Het beleid zoals verwoord in de conceptnota Parkeren, gaat niet meer uit van het compenseren van parkeerplaatsen uit het (verre) verleden. In veel gevallen is inmiddels een nieuw parkeerevenwicht ontstaan, waardoor compensatie feitelijk neerkomt op toevoegen van parkeerareaal. Dit geldt ook voor de omgeving van de garage Oude Binnenstad. Zo zijn de parkeerplaatsen op de Nieuwmarkt al weer bijna 20 jaar geleden opgeheven, waardoor inmiddels een sterk gewijzigde (parkeer)situatie is ontstaan. Bovendien is er met de ODE-garage een grote parkeergarage bijgekomen, die ook nog eens te kampen heeft met lage bezettingsgraden.

Het alleen nog compenseren van parkeerplaatsen die nog gaan verdwijnen betekent dat voor de onder (A) of (C) genoemde parkeerplaatsen compensatie gezocht dient te worden. Aangezien de projecten genoemd onder (C) nog niet zijn geprogrammeerd is het onduidelijk of/wanneer deze worden uitgevoerd. Dat houdt in dat op dit moment alleen voor de onder (A) genoemde parkeerplaatsen compensatie in beeld komt. Dit zijn de parkeerplaatsen die verdwijnen door het afbreken van het touringcar(parkeer)platform en het parkeervrij maken van de lage kade langs de Prins Hendrikkade.

2.2 Hoeveel parkeerplaatsen compenseren?

Het parkeerplatform en de lage kade zijn op dit moment een afgesloten parkeerterrein dat gepacht en geëxploiteerd wordt door Pantar. Bezoekers en touringcars betalen een uurtarief. Daarnaast kunnen bewoners/ondernemers een abonnement bij Pantar afnemen. Het compenseren van bezoekersparkeerplaatsen is niet nodig, aangezien er op korte afstand een grote openbare parkeergarage beschikbaar is. Compensatie richt zich derhalve op de bewoners/ondernemers.

In totaal zijn er circa 120 parkeerplaatsen op het touringcarplatform en de lage kade. Daarvan zijn op dit moment (stand van zaken 15 augustus 2012) door Pantar aan 68 personen abonnementen uitgegeven voor 99 auto's. Sommigen hebben meerdere auto's / abonnementen. Zij kunnen slechts in aanmerking komen voor één parkeervergunning. Bij het omzetten naar parkeervergunningen (dit is een toezegging in de NvU), binnen de daarvoor geldende regels, kunnen naar verwachting de helft (circa 50) abonnementen omgezet worden in een parkeervergunning. Deze auto's zullen waarschijnlijk op algemene straatparkeerplaatsen gaan parkeren. De andere helft komt waarschijnlijk te vervallen omdat ze niet aan de regels voldoen en verdwijnen waarschijnlijk van straat door de hoge parkeertarieven. In totaal gaat het hier om 49 abonnementshouders die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op basis van de parkeerverordening. De overige 21 parkeerplaatsen worden bezet door bezoekers, touringcars en dergelijke.

Uitgangspunt is tot op heden dat met het afbreken van het parkeerplatform ook het parkeren op de lage kade verdwijnt. De garage Oude Binnenstad zou immers compensatie bieden. Nu de garage niet doorgaat moet echter de vraag worden beantwoord of een parkeervrije lage kade uitgangspunt blijft. Het is namelijk mogelijk om circa 35 parkeervakken langs de kademuur op de lage kade te realiseren. Hiermee zou de terugval in parkeerruimte worden beperkt. Het huren van plekken in de ODE-garage wordt daarmee ook minder noodzakelijk. Dit leidt tot de volgende tabel:

Tabel 2

Omschrijving type parkeerder	Platform lage kade (oude situatie)	Lage kade (nieuwe situatie)	Nog te compenseren?
Voldoet niet aan voorwaarden parkeerverordening	49	0	0
Overig (touringcars/bezoekers e.d.)	21	0	0
Pantar voldoet aan voorwaarden parkeervergunning	50	35	15
Totaal	120 ¹	35	15

1 Dit zijn de parkeerplaatsen die verdwijnen door het afbreken van het touringcar(parkeer)platform en het parkeervrij maken van de lage kade langs de Prins Hendrikkade.

3 Alternatieven

Om het verdwijnen van parkeerplaatsen op te vangen kan gekozen worden voor het handhaven van parkeren op de lage kade of het (tijdelijk) medegebruiken van de ODE-garage. Beide opties staan hieronder beschreven, inclusief een financiële vergelijking als afsluiting.

3.1 Parkeren lage kade & regime

Het handhaven van parkeren op de lage kade heeft diverse consequenties, zowel positieve als negatieve. De ruimtelijke kwaliteit van de lage kade verminderd indien er auto's geparkeerd staan. Ook is de bereikbaarheid van de plaatsen en de verkeersveiligheid een aandachtspunt. Ook als er geen parkeren wordt toegestaan zal er overigens een hellingbaan nodig zijn: voor incidenteel laad- en losverkeer en nood- en hulpdiensten. Een eerste verkenning (zie Bijlage 1) leert dat vooral de aantakking van de hellingbaan op de Prins Hendrikkade aandacht verdient met het oog op de kruisende verkeersstromen (o.a. auto's, fietsers en bussen).

Het handhaven van parkeren op de lage kade heeft als voordeel voor omwonenden dat de parkeerplaatsen dichtbij zijn en ook permanent. Het eventueel huren van parkeerplaatsen in de ODE-garage zal conform het stadsdeelbeleid tijdelijk van aard zijn (maximaal 10 jaar). Daarna is er in principe geen parkeeralternatief meer beschikbaar.

Pantar heeft aangegeven dat alleen de lage kade geen rendabel exploitatiemodel voor hen oplevert. De parkeerplaatsen aan de lage kade worden aan het openbaar parkeerareaal toegevoegd. Dat betekent dat er zowel parkeervergunninghouders als bezoekers mogen parkeren. Naar verwachting zullen weinig bezoekers gebruik maken van de lage kade gezien de verborgen ligging en het ontbreken van een doorgaande route. Cition zal de lage kade moeten meenemen in de reguliere parkeerhandhaving en er moet een parkeerautomaat komen. Dit brengt kosten met zich mee. Het handhaven van parkeren op de lage kade is (veel) goedkoper zijn dan het huren van parkeerplaatsen in de ODE-garage.

Projectbureau Zuidelijke IJoever stelt een Stedenbouwkundig Plan op dat in oktober 2012 moet worden vrijgegeven voor inspraak. In dit plan staat hoe de inrichting van Prins Hendrikkade en pieren eruit komt te zien. Daarin zal ook een voorstel moeten komen te staan hoe wordt omgegaan met parkeren en parkeergarage. Projectbureau Zuidelijke IJoever verwacht van stadsdeel Centrum een voorstel hiervoor. Het eventueel handhaven van parkeren zal als zodanig moeten worden opgenomen en uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan.

Omzetten Pantarabonnementen naar parkeervergunningen

Bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten is besloten dat Pantarabonementhouders met voorrang een parkeervergunning kunnen krijgen, mits ze voldoen aan de reguliere voorwaarden uit de Parkeerverordening. Alhoewel hier geen aanwijzingen voor zijn, zou dit ertoe kunnen leiden dat mensen die geen parkeervergunning hebben nog snel een Panterabonnement afnemen om de wachtlijst te omzeilen. Om dit eventuele misbruik te voorkomen is het wenselijk een datum te koppelen aan deze regeling en wel 15 augustus 2012. De voorrangsregeling geldt alleen voor bewoners/bedrijven die op die datum een abonnement hebben (een overzichtlijst per die datum is in bezit van het stadsdeel).

3.2 Medegebruik ODE-garage

3.2.1 Scenario's

In geval van (tijdelijk) medegebruik, huurt het stadsdeel parkeerruimte in de ODE-garage ter compensatie van parkeerplaatsen op straat. Een parkeerplaats op straat worden gebruikt door meerdere parkeervergunninghouders. Uitgangspunt is dat garageplaatsen worden toegevoegd aan het openbare parkeerareal. Vergunninghouders kunnen dus zowel op straat als in de garage parkeren. Hierdoor kunnen meer pasjes worden uitgegeven op dan er parkeerplaatsen worden gehuurd in de garage. Ervaringscijfers leren dat een verhouding van 4 pasjes op 1 parkeerplek realistisch is om tot een efficiënt (mede)gebruik te komen. In de laatste kolom staat per scenario het aantal uit te geven pasjes.

Scenario	Af te nemen parkeerruimte	Uit te geven pasjes
Scenario geen	0	0
Scenario 25	25	100
Scenario 50	50	200
Scenario 75	75	300

3.2.2 Voorwaarden medegebruik ODE-garage

In een eerder stadium is al met MAB onderhandeld over medegebruik. Recente ontwikkelen in combinatie met een betere aansluiting op de nieuwe nota Parkeren, maken het nodig dat enkele nieuwe/aangepaste voorwaarden aan MAB worden voorgelegd indien wordt gekozen voor medegebruik van de ODE-garage:

- Ingangsdatum gekoppeld aan sloop platform (nu gepland 1 januari 2015)

Het medegebruik van de ODE-garage dient om het wegvallen van parkeerplaatsen op het platform en de lage kade op te vangen. De sloop van het platform staat op dit moment gepland voor begin 2015. De parkeerruimte in de ODE-garage is dan ook niet eerder nodig. Bovendien, het eerder beschikbaar stellen brengt als risico met zich mee dat de gehuurde parkeerplekken niet of nauwelijks gebruikt worden.

- Uitsterfconstructie

In de nota Parkeren is opgenomen dat het huren van parkeerplaatsen in principe tijdelijk is en dient om een 'schokgolf' op te vangen. Er wordt een huurperiode van 10 jaar aangehouden. Om de tijdelijkheid te benadrukken wordt voorgesteld om een 'uitsterfconstructie' te hanteren. Dit betekent dat een uitgegeven pasje wordt

ingenomen/stopgezet indien iemand verhuist c.q. zijn/haar parkeervergunning stopzet. Deze worden dan niet overgezet naar een nieuw persoon. Op deze manier zal het aantal uitgegeven pasjes stapsgewijs afnemen. Per vier stopgezette pasjes zal 1 parkeerplaats minder in rekening worden gebracht.

▪ Prijs

MAB vraagt tot op heden (omgerekend) 3000 euro per parkeerplaats per jaar. In de nota Parkeren is als richtbedrag voor huren van parkeerplaatsen in de binnenstad 2500 euro per maand opgenomen. Voorgesteld wordt om dit bedrag als maximaal te betalen bedrag te communiceren richting MAB.

3.3 Financiële vergelijking

De beschreven (parkeer)oplossingen hebben verschillende financiële implicaties, die niet 1 op 1 vergelijkbaar zijn. In onderstaande tabel wordt getracht ze zo vergelijkbaar mogelijk naast elkaar te zetten, daarna volgt een toelichting per oplossing.

Omschrijving	Bouw garage	Huur ODE- plekken	Lage kade
Plekken	500pp	85pp	35pp
Kosten eenmalig	€ 26,6 miljoen	€ 100.000	Nihil
Kosten per jaar (1 ^e jaar)	€ 3.724 per pp 2	€ 3000 per pp	€ 5200

Bouw garage

Uit een (globale) kostenraming van Witteveen+Bos volgt dat de bouwkosten worden ingeschat op 26,6 miljoen euro³. Die zullen geleend moeten worden, hetgeen jaarlijkse kapitaallasten met zich mee brengt. Daarnaast brengt het exploiteren van de garage jaarlijkse beheer-/exploitatiekosten met zich mee.

Huur ODE-plekken

De gegevens voor het medegebruik van de ODE-garage zijn gebaseerd op de aanbieding die MAB heeft gedaan op 9 februari 2012⁴. Om rechtmatig gebruik te controleren en onnodige wachtrijvorming te voorkomen, zal wel (eenmalig) naar verwachting €100.000 geïnvesteerd moeten worden in apparatuur voor kentekenherkenning en signalering (vol/vrij-indicatie) op straat.

Na de heroverweging is er nog theoretische behoefte aan 15 parkeerplaatsen in de ODE-garage. Op basis van een huurbedrag per jaar van € 3000,- per parkeerplaats zijn de jaarlasten € 45.000,-. Om de vergelijking zuiver te houden is dit niet opgenomen in de tabel.

Lage kade

De kosten voor het behouden van parkeren op de lage kade zijn laag, zeker in vergelijking met de andere varianten. Mogelijk moet een extra parkeerautomaat worden geplaatst (afhankelijk van huidige dichtstbijzijnde). De kosten voor een extra betaalautomaat bedragen € 5200 euro per jaar. Conform het huidige contract met Cition kan handhaving

2 Exclusief beheerkosten, exclusief opbrengsten.

3 Hierin zitten nog enkele p.m. posten omdat die in deze projectfase nog niet zijn te ramen.

4 Dit ging om het afnemen van 85 parkeerplaatsen met 340 uit te geven abonnementspasjes. Het stadsdeel hoeft verder geen eigen beheer- of exploitatiekosten te betalen.

op betaald parkeren op de lage kade zonder meerkosten worden uitgevoerd. De fiscale parkeerhandhaving wordt echter aanbesteed. De (wijze waarop de) handhavingkosten op basis van het nieuwe contract (geplande ingangsdatum nieuw contract is 1 januari 2014) zijn nog niet bekend.

Algemeen

Door het eindigen van het exploitatiecontract met Pantar (waarschijnlijk per 1 januari 2015) moet in alle gevallen rekening worden gehouden met het wegvallen van de exploitatievergoeding van € 327.600 netto op jaarbasis. Omdat het geen onderscheidende kostenpost is, staat deze niet in de tabel.

4 Voorstel

De notitie beschrijft de openstaande vragen die aan de orde zijn als het bouwen van de garage Oude Binnenstad niet doorgaat. Voorgesteld wordt om het dagelijks bestuur te laten besluiten:

- Het niet realiseren van de garage Oude Binnenstad in verband met de gewijzigde inzichten en omstandigheden;
- Het college van B&W voor te stellen de garage te schrappen als sleutelproject binnen het coalitieproject 1012.
- Parkeren op de lage kade te handhaven in de vorm van openbare parkeerplaatsen en dit te laten opnemen in het concept Stedenbouwkundig Programma. Hiermee blijven circa 35 parkeerplaatsen behouden.
- Voorlopig geen medegebruik in de ODE-garage na te streven, aangezien de terugval in parkeerplaatsen bij behoud van parkeren op de lage kade beperkt is en de (eenmalige en structurele) kosten van medegebruik relatief hoog zijn. Indien parkeren op de lage kade onverhoopt geen doorgang vindt, kan altijd nog met MAB worden onderhandeld. Ingangsdatum is toch niet eerder dan 1 januari 2015.
- Het informeren van de buurt te koppelen aan het informatie- en inspraaktraject dat wordt doorlopen over het Stedenbouwkundig Plan. Daarnaast wordt voorgesteld dat de dagelijks bestuurder Parkeergarages een toelichting geeft op het Integraal Burgwallen Overleg.
- Alleen personen die per 15 augustus 2012 beschikken over een Pantarabonnement en voldoen aan de reguliere voorwaarden uit de Parkeerverordening voorrang op een parkeervergunning te verlenen.

Bijlage 1 Verkeersveiligheid

Verkeerskundig advies DRO

Het functioneren van de lage kade met parkeren gaat enigszins op de bestaande situatie lijken. Nu wordt ook op de lage kade geparkeerd. Toegang verloopt nu echter via de hellingbaan van touringcarplatform van en naar de lage kade. In de plannen (sloop parkeer- en touringcar platform) vervalt deze helling en komt er een nieuwe helling ter hoogte van de (voormalige) Oosterdoksdam. Dit kruispunt wordt met een VRI geregeld (in de situatie met parkeergarage). Ook zonder parkeergarage is de verwachting dat dit kruispunt moet worden geregeld met verkeerslichten, omdat er een busbaan komt en het linksaf slaande verkeer een conflict heeft met deze busbaan. Vanwege de hoge frequentie van de bussen is het moeilijk om linksaf te slaan. Om onveilige situaties te voorkomen is het beter het kruispunt dan te regelen met verkeerslichten.

Eventueel kan er nog gedacht worden om de middenberm dicht te maken dan kan alleen rechtsaf in- en rechtsaf uitgereden worden van de lage kade [vanaf IJtunnel naar lage kade en weg richting Odebrug]. Gevaar hierbij is wel dat er (mogelijk bij de Odebrug een U-turn gemaakt gaat worden omdat men toch richting IJtunnel wil rijden. Dit is een zwaar belast kruispunt vanwege het verkeer op de stadshartlus en de vele bussen. Dus U-turns zijn hier zeer ongewenst.

Dus: met een verkeerslicht bij het kruispunt Binnenkant, helling lage kade, Prins Hendrikkade en de mogelijkheid ook linksaf te kunnen (zowel in als uit) ontstaat er een veilige situatie. In de ander gevallen gaan zich (mogelijk) ongewenste onveilige situatie voordoen.

N.B.

Ongeacht wel of niet parkeren op de lage kade, is de plaats van de nieuwe helling naar de lage kade nog wel een aandachtspunt. Deze kan niet direct achter de keermuur gesitueerd worden omdat dan een vrachtwagen de bocht naar de lage kade via de hellingbaan niet kan maken [zonder steekbewegingen]. De helling moet ongeveer komen waar deze is getekend als er ook een parkeergarage helling is.