

## GARAGES IN AMSTERDAMSE GRACHTEN LOSSEN PARKEERPROBLEEM OP

# Blik onder water

GEPARKEERDE AUTO'S NEMEN IN AMSTERDAM RUIM EEN MILJOEN M<sup>2</sup> VAN DE OPENBARE RUIMTE IN BESLAG. DOOR ONDER DE GRACHTEN VOLAUTOMATISCHE PARKEERGARAGES AAN TE LEGGEN IS DE BINNENSTAD PARKEERVRIJ TE MAKEN. NA HERINRICHTING VAN HET HISTORISCHE CENTRUM IS DAN WEER PLAATS VOOR MODERN STRAATLEVEN. 'HET PROJECT IS MISLUKT ALS ER ALLEEN EEN GARAGE WORDT GEBOUWD.'

EEN PARKEERPLAATS VINDEN IN HET centrum van Amsterdam valt niet mee. En als een automobilist eindelijk een plek heeft bemachtigd, dan moet hij diep in de buidel tasten om zijn wagen achter te laten: vier euro per uur is geen uitzondering. Niet alleen bezoekers van onze hoofdstad, maar ook bewoners hebben moeite om hun auto kwijt te raken. 'Vergunninghouders rijden vaak drie kwartier rond op zoek naar een parkeerplek

**'De meeste auto's staan dag en nacht op straat'**

op loopafstand van hun huis', stelt ir. Maarten de Boer van het Amsterdams Parkeer Fonds. 'De bezoekers krijgen de schuld, maar eigenlijk veroorzaken de bewoners het parkeerprobleem zelf. De meeste auto's worden niet dagelijks gebruikt, maar staan wel dag en nacht op straat. Sommige bewoners besluiten zelfs om maar niet te gaan rijden, omdat ze anders hun parkeerplek kwijtraken.' Al dat blik neemt veel ruimte in beslag en ontsiert het aanzicht van de hoofdstad. 'De meest voor de hand liggende oplossing voor het par-

keerprobleem is dan ook het opbergen van het blik in een grote onzichtbare garage. En waar kan dat in Amsterdam beter dan onder de grachten? Overall is water op loopafstand.'

### VOETBALVELDEN

Binnen de A10, de ring rond Amsterdam, staan dagelijks honderdduizend auto's op de openbare weg geparkeerd. Die parkeerplekken beslaan samen meer dan een miljoen m<sup>2</sup>, dat zijn ruim 150 voetbalvelden met personenwagens. De Boer vindt het een aanfluiting dat stilstaande auto's zo'n dominante plaats in de stad hebben. 'Geparkeerd blik neemt tweederde van de 12 tot 15 m brede straten in beslag', geeft hij aan. 'Daardoor ontstaat bij laden en lossen meteen een rij wachtende auto's, waar ook fietsers niet langs kunnen. Hulpdiensten moeten vaak omrijden. Daarnaast krijgen toeristen in rondvaartboten een stijve nek van het naar boven kijken, omdat ze anders alleen maar kentekens zien.'

Om dit op te lossen en de straat weer leefbaar te maken wil het Amsterdams Parkeer Fonds, speciaal voor dit doel opgericht door vastgoedontwikkelaar ING Real Estate, ver-

zekeraar Delta Lloyd, woningcorporatie Ymere en parkeeronderneming Q-Park, de komende vijftien jaar garages onder de grachten bouwen met in totaal tienduizend parkeerplaatsen. 'De grachten lijken er wel speciaal voor gemaakt', stelt De Boer, 'want ze zijn precies breed genoeg.'

De voorkeur van het fonds gaat uit naar volautomatische parkeergarages. 'Die gaan efficiënt om met de ruimte: er passen meer auto's op minder plaats', motiveert De Boer. 'Ook zijn ze veilig omdat bewoners hun auto bovengronds achterlaten en zelf niet in de garage komen.' En misschien wel de belangrijkste reden is dat volautomatische parkeersystemen bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit, voegt ing. Nic Frederiks, senior beleidsadviseur bij de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam, toe. 'We hebben onderzocht wat het effect is van een traditionele en van een volautomatische parkeergarage op de luchtkwaliteit in een wijk', vertelt hij. 'Beide garages zorgen voor een afname van het aantal autokilo-



Een parkeergarage onder een gracht bestaat uit twee verdiepingen met opbergvakken aan weerszijden van een gang.



De volautomatische parkeergarage beschikt over toegangshuisjes met een autolift op straatniveau.

meters. Bij de aanleg van een traditionele ondergrondse garage treedt echter geen verbetering van de luchtkwaliteit op. Omdat auto's in plaats van op de weg zo'n vijf tot tien minuten in de garage rondrijden, maakt het per saldo geen verschil. Bij het parkeren met een volautomatisch opbergsysteem komen er geen uitlaatgassen en CO<sub>2</sub> vrij.'

### BOERENWETERING

De eerste garage van het Amsterdams Parkeer Fonds staat gepland in stadsdeel Oud-Zuid onder de Boerenwetering, het water tussen de Ruysdaelkade en de Hobbemakade. In dit stuk gracht van 300 m komt een parkeergarage met 400 tot 480 plaatsen. De garage bestaat uit twee verdiepingen met aan weerszijden van een gang opbergvakken, waar een mechanisch transportsysteem de auto's in plaatst.

De toegang verloopt via een autolift op straatniveau: automobilisten rijden een toegangshuisje binnen en verlaten hun wagen, die het systeem vervolgens automatisch parkeert. Een garage van deze omvang krijgt minimaal vier toegangshuisjes. 'Automobilisten kunnen bij drukte of in geval van een storing uitwijken naar een ander huisje', verklaart De Boer. 'De snelheid van het systeem is cruciaal.

Het wegzetten en ophalen van een auto kost maximaal drie minuten, maar duurt voor het gevoel langer omdat iemand staat te wachten. Daarom is het beter een toegangshuisje te veel te plaatsen dan een te weinig.'

Door de kosten van het ondergronds parkeren lager te houden dan het stallen van een auto op het maaiveld zullen bewoners de garage vanzelf gaan gebruiken. 'Uit een rapport van de politie blijkt dat inwoners van Amsterdam gemiddeld duizend euro per jaar schade aan hun auto hebben', vertelt De Boer. 'In de hoofdstad geldt dan ook de hoogste verzekeringspremie. Verzekeraars kunnen het parkeren onder de grachten stimuleren door lagere tarieven te bieden als bewoners hun auto in de volautomatische garage plaatsen.' Verder gaat de prijs van de bovengrondse parkeervergunning volgens De Boer de komende jaren omhoog en is dat geld te investeren in de ondergrondse garages.

Bouwtechnisch gezien is het aanleggen van parkeergarages onder de grachten geen enkel probleem, stelt drs. Frans Taselaar, als technisch adviseur namens ingenieursbureau Hompe en Taselaar bij het project betrokken. 'Onder de grachten bevindt zich niets dan zand en klei, de kabels en leidingen liggen alleen bij de bruggen', geeft hij aan. 'De grachten zelf dienen als bouwput, zodat omwonenden relatief weinig overlast van de werkzaamheden ondervinden.'

Het bouwproces van de parkeergarages verloopt standaard. 'We plaatsen damwanden in de gracht, die vervolgens wordt uitgegraven', legt Taselaar uit. 'Na het inbrengen van de palen storten we de betonnen vloer onder water, waarna de gracht wordt leeggepompt. Op de

vloer komt de garage, die bestaat uit een betonnen constructie van twee of drie verdiepingen. Dan halen we de damwanden weg en kan het water weer terug in de gracht.' Volgens Taselaar is het op veel plaatsen mogelijk om dieper te bouwen en garages voor meer dan duizend auto's aan te leggen. 'Buurtbewoners moeten wel het idee hebben dat het hun garage is. Daarom mag de schaal niet te groot zijn.'

Het bouwen mag dan niet veel voorstellen, de vlekkeloze werking van het volautomatische parkeersysteem is gezien de mislukkingen in het verleden een punt van zorg. 'Er is niet eerder op deze schaal automatisch geparkeerd', stelt De Boer van het Amsterdams Parkeer Fonds. 'Eigenlijk is het een proef op ware grootte. Uitgebreid testen is dus noodzakelijk.'

De Boer denkt dat de eerste bewoners binnen drie jaar hun auto onder de Boerenwetering kunnen parkeren. 'We hebben een jaar nodig als voorbereidingstijd.'

Daarbij heeft het fonds de hulp ingeroepen van ingenieursbureaus Royal Haskoning en DHV, voor respectievelijk de constructieve uitwerking en verkeerskundig advies. 'Vervolgens kost het bouwen een jaar, en het testen van het systeem en het herinrichten van de straat eveneens.' Ben van Berkel van architectenbureau UNStudio, dat is gevestigd in Oud-Zuid, heeft reeds een schets gemaakt van hoe de buurt er dan uit kan zien. 'Het project is mislukt als alleen de garage wordt gebouwd', stelt De Boer. 'De gemeente moet de openbare ruimte opnieuw inrichten en geld vrijmaken voor onderhoud.'

www.apf-amsterdam.nl



De huidige situatie op de Amsterdamse Ruysdaelkade (links) en een impressie van hoe de straat eruit kan zien als de auto's onder het water staan geparkeerd.