

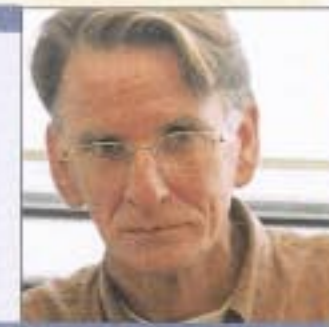
# Parkeren onder museale weide



**Dr. Henri Koekoek,**  
ING Vastgoedontwikkeling, project-  
leider ondergrondse parkeergarage  
Museumplein: "Parkeergarages  
hebben meer status gekregen."



**Kees Spanjers,**  
architect bij BV Zaanen Spanjers  
CS Architecten BNA/BNI:  
"Parkeergarages ontwerp je voor  
voetgangers."



**Frits Riechelmann,**  
senior beleidsadviseur bij de  
dienst Infrastructuur Verkeer en  
Vervoer (IVV) van de Gemeente  
Amsterdam: "Parkeren van auto's  
concentreren in onder- of boven-  
grondse bouwblokken."

De uitslag van het referendum over de autoluwe binnenstad in 1993 ondersteunde het beleid van de gemeente Amsterdam om het aantal parkeerplaatsen in de Amsterdamse binnenstad te reduceren. Onder het motto 'blik van de straat' breidt de hoofdstad sindsdien de parkeercapaciteit uit in ondergrondse en bovengrondse bouwblokken. Laatste aanwinst: parkeergarage Museumplein. Deze ondergrondse garage, met een capaciteit van 640 personenauto's op 16.000 m<sup>2</sup> verdeeld over twee verdiepingen, en een afzonderlijke garage voor 25 touringbussen of 130 auto's in de avonden, is ontwikkeld door Arcadis Bouwinfra uit Den Haag in samenwerking met aannemer Van Hattum, Blankevoort uit Woerden en ING Vastgoedontwikkeling. Op initiatief van Arcadis werd architectenbureau BV Zaanen Spanjers CS Architecten BNA/BNI uit Amsterdam ingeschakeld. Kees Spanjers verzorgde vervolgens het architectonisch ontwerp voor de bus- en autogarage en bovengrondse 'uitlopers', zoals de Museumwinkel, het Cobra-café en de 'wing', waarin de entree van de ondergrondse supermarkt is opgenomen.

Dagelijks bezoeken 1 miljoen mensen de hoofdstad. Vaak met de auto. Frits Riechelmann, senior beleidsadviseur bij de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (IVV) van de Gemeente Amsterdam somt de cijfers routineus op: "Per dag 650.000 autobewegingen in de gemeente Amsterdam en dagelijks 70.000 geparkeerde auto's." Begin jaren negentig oordeelde de gemeente dat de druk op de binnenstad door het almaar toenemende autoverkeer aan banden moest worden gelegd. Er werd mobiliteitsbeleid geformuleerd, gericht op het autoluwe maken van de binnenstad. In 1993 kreeg dit beleid via een referendum de instemming van de bevolking. In de euforie van het referendum zette de gemeente vervolgens zijn voornemens uiteen in het Verkeers- en Inrichtingsplan (Vip). Voornaamste doelstelling van Vip: halvering van het aantal parkeerplaatsen op straat. "Dit bleek al snel te ambitieus. Ten tijde van het referendum had de binnenstad van Amsterdam een parkeercapaciteit van ± 28.000 plaatsen, waarvan 10.000 in pandig en 18.000 'op straat'. Na diverse bijstellingen werd voorgesteld om het straatparkeren terug te dringen tot een niveau van 11.000. Als vervanging zouden dan ruim 4000 in pandige parkeerplaatsen worden 'teruggelbouwd'. Maar daar zit rek in, vervolgt Riechelmann: "Dit quotum is niet bindend. Op grond van de garageverordening van de gemeente Amsterdam kunnen particulieren die een garagevoorziening willen bouwen met een oppervlak groter dan 45 m<sup>2</sup> een vergunning krijgen, mits de garage geen woon-werkverkeer 'oproept'."

**Niet te stuiten.** Ondanks het autoluwe beleid van de gemeente is het autoverkeer in Amsterdam niet te stuiten. Dat blijkt ook uit recente cijfers van IVV. In de 'Beleidsvaluatie Verkeer en vervoer 1998' constateert IVV dat in de agglomeratie Amsterdam het aantal kilometers sinds 1990 met 31% is gegroeid. Bij gelijkblijvend beleid zal dat aantal de komende decennia met nog eens 28% toenemen, voornamelijk door projecten als Iburg en Zuidas. Het uitdijende autoverkeer zet de gemeente en IVV behoorlijk onder druk. "Minder autoverkeer, ja, maar de stad moet wel aantrekkelijk blijven ook voor 'autoconsumenten'," schetst Riechelmann de Scylla en Charibdis van de parkeerbeleidsmakers in de hoofdstad. In de plannen zoals die nu in grove lijnen zijn uitgezet streeft Amsterdam naar een 'ringenmodel'. In het hart van de stad, langs de ring Damrak-Rokin-Amstel-Valkenburgerstraat, de bestaande publieke garages Bijenkorf, Centraal Station, De Kolk, Stopera, Waterloo plein en Markenhoven, totaal 2500 parkeerplaatsen, met uitbreiding op het Rokin (op metrostation Noord-Zuidlijn) en op Stationseiland. De tweede ring wordt gevormd door de singel/grachtenzone met de bestaande garages Europarking, Byzantium, en Heineken (totaal 1485 plaatsen). In dit gebied, en dan met name nabij de uitgaansdriehoek van het Leidseplein, zijn forse uitbreidingen gepland: circa 5000 in pandige parkeerplaatsen. De derde ring volgt globaal de ringweg Amsterdam. In deze zogeheten A10-zone liggen vooral parkrijde voorzieningen, zoals Arena transferium, P&R Station Sloterdijk en de parkeervoorzieningen van het gerestaureerde Olympisch Stadion (250 plaatsen). Ook in deze ring wordt aan uitbreiding gewerkt: "Vijf jaar geleden werd een streefgetal genoemd van 2500 plaatsen. Die zijn nog niet gerealiseerd. We zitten in deze zone nu op een totaal van 1250 parkeerplaatsen." Riechelmann's uiteenzetting van het ringenmodel en de geplande capaciteitsuitbreidingen geven aan dat beleidsvoornemens naar aanleiding van het referendum zijn afgezwakt. "Misschien", drukt Riechelmann zich voorzichtig uit: "Maar recht overeind staat het beleid om parkeerauto's uit het straatbeeld te bannen en daarin past de ondergrondse parkeergarage van het Museumplein."

- A. Rijksmuseum
- B. Museumboefje
- C. Grasveld
- D. Van Gogh-museum met uitbreiding
- E. Stedelijk museum met de grenzen van het uitbreidingsgebied
- F. Museumplein
- G. Bloementuin
- H. Concertgebouw

1. Voetgangersin- en uitgang van de busgarage
2. Cafe-restaurant Cobra
3. Uitrit ondergrondse busgarage
4. Inrit ondergrondse busgarage
5. Lichtlijn
6. Voetgangersin- en uitgang van de autogarage
7. Grasheffing
8. Inrit autogarage
9. Uitrit autogarage

**Museumplein-garage in singel/grachtenzone.** De pas geopende Museumplein-garage, die gesitueerd kan worden in de singel/grachtenzone van IVV's ringenmodel, mag dan weliswaar bijdragen aan het blik-van-de-straat beleid van de gemeente, strikt genomen valt deze garage buiten het gemeentelijke parkeerbeleid: het is een ini-



Grasheffing.



tiatief van stadsdeelraad Zuid, in het kader van de herinrichting van het Museumplein zocht de deelraad naar een alternatief voor het bovengronds parkeren op het plein. Dat moest dus een parkeergarage worden. De deelraad schreef een competitie uit. Het plan van ING Vastgoedontwikkeling en bouwteampartners - 'een half voorlopig ont-



Cafe-restaurant Cobra.

werp met een doortimmerde financiële onderbouwing' - kwam als beste uit de bus. "Ontwerp, financiële onderbouwing en expertise in de ontwikkeling en beheer van parkeergarages waren belangrijke argumenten om voor het ING consortium te kiezen," vertelt Henri Koekoek, namens ING Vastgoedontwikkeling vastgoedontwikkelaar van het Museumplein-project. ING Vastgoedontwikkeling, de Nederlandse ontwikkelingspoot van ING Vastgoed, bouwt parkeergarages door het hele land en is in dit segment goed vertegenwoordigd in alle grote steden - twee van de vele projecten: parkeergarage Byzantium en Zuidplein in Rotterdam. "Vanuit de ontwikkeling van winkels, vanouds de 'forte' van ING beter gezegd fusiepartner MBO, is de verbinding ontstaan met parkeergarages. Het één ligt in het verlengde van het ander," verduidelijkt Koekoek.

**Meer status.** Koekoek heeft de parkeergarages in Nederland zien 'opbloeien' van 'achenebbisj' spelonken tot herbergzame, goed verlichte en overzichtelijke accommodaties: "Parkeren heeft meer accent gekregen in de ontwikkeling van commercieel onroerend vastgoed. De parkeerbranche evolueerde mee en is, mede door de inspanningen van de koepelorganisatie VEXPAN, sterk geprofessionaliseerd. Die nieuwe status heeft natuurlijk alles te maken met de financiële voorwaarden. Die zijn aanzienlijk beter dan voorheen, toen parkeergarages werden opgevat als kostenposten. Het geld moest 'boven' worden verdiend en daar gingen de meeste centen heen. Dat merkte je aan de inrichting en sfeer van de parkeergarages. Unheimisch, donkere holen, onaantrekkelijk. Dat beeld is in belangrijke mate gekanteld door het betaald parkeerregiem. Plotseling gingen garages geld opleveren en konden investeringen worden terugverdiend. Per saldo ging toen de kwaliteit omhoog en de VEXPAN ondersteunde dat, onder meer door de ESPA-awards, een kwaliteitskeurmerk voor parkeergarages." De inkomsten die parkeergarages genereren maakt het mogelijk om deze gebouwde voorzieningen kostendekkend 'weg te zetten', zoals ook in Amsterdam gebeurde: "Het verbaasde de stadsdeelraad dat een grondprijs werd uitgekeerd. Dat was in 1993-1994, toen we onze plannen aan de deelraad voorlegden, uniek: ze hadden dat nog niet eerder meegemaakt."

**Eenheid bovengronds en ondergronds.** Met de grondprijs kreeg de stadsdeelraad ook nog eens een autoluwe, publieke ruimte terug. In de media is deze ruimte, een museale weide ontworpen door de Deense landschapsarchitect Andersson, alom geprezen. De samenwerking tussen de landschapsarchitect en de architect van de ondergrondse gebouwdelen is een van de succesfactoren geweest: Kees Spanjers toog al in een vroeg stadium naar Kopenhagen om met Andersson het ontwerp van garage en bovengronds landschap op elkaar af te stemmen. Dit initiatief noemt Koekoek illustratief voor het Museumplein-project: "Ondanks alle problemen is het plein in gezamenlijkheid tot stand gekomen. Traditioneel verloopt een projectorganisatie volgens het estafette-systeem: waar de een ophoudt, begint de ander. Hier stond een integrale aanpak voorop; werkzaamheden lagen in elkaars verlengde. Heel mooi zie je dat terug in de 'samenwerking' van bovengrondse en ondergrondse architectuur. Zo ontwierp Andersson lichtlijnen in het plein, Spanjers gebruikte die als natuurlijke lichtbron in de ondergrondse garage, zowel op de eerste als tweede verdieping dringt natuurlijk licht binnen. Andersson liet Spanjers bovengronds de twee paviljoens vóór het Rijksmuseum ontwerpen. En straks komen daar dan ook nog de Hoesken bij aan de Paulus Potterstraat. Beide architecten hebben elkaar de ruimte gegeven."

**Veiligheid.** Spanjers bevestigt de vruchtbare samenwerking met Andersson. En met de andere partners van het Museumplein-project. Nauwe samenwerking was daar extra nodig want, anders dan ING en Arcadis Bouwinfra, heeft Spanjers' bureau weinig ervaring met het ontwerpen van parkeergarages. BV Zaanen Spanjers CS Architecten is, in de woorden van Spanjers, 'gespecialiseerd in het ontwerpen van openbare gebouwen en publieke interieurs met nadruk op cultuur'. Het bureau ontwierp theaters (o.a. de Meervaart), concertzalen (o.a. Stadsgehoorzaal Leiden), interieurs (o.a. Beurs van Berlage), pleinen en winkelcentra (o.a. Max Euweplein), en op dit moment, in laatste fase, een multifunctioneel centrum in Ede, een combinatie van wonen-winkelen-creativiteitscentrum-bibliotheek-muziekscholen-theater. "Uiteraard hebben we wel parkeergarages getekend, maar dan als onderdeel van, of in combinatie met andere gebouwen, nooit als zelfstandige 'entiteit', zoals het parkeergarageproject Museumplein er één is," opent Spanjers het gesprek. Waar hij zijn kennis vandaan haalde? Hij bladerde CROW-richtlijnen door, las over praktijkrichtlijnen, maar beriep zich toch

**PARKEER-  
GARAGE  
IS EEN  
OVERSTAP  
STATION**

**PARKEER-  
GARAGE  
ONTWERPEN  
VOOR  
VOETGANGERS**





Parkeergarage onder Museumplein, eerste verdieping (boven) en tweede verdieping (onder).



Busgarage onder Museumplein.

vooral op eigen inzichten gevoed door zijn jarenlange praktijk als interieur-architect: "CROW en andere bronnen zijn prima, maar bezien het ontwerp vooral vanuit veiligheidsaspecten en dan veiligheid in negatieve zin. Mijn invalshoek is anders; veiligheid moet, daar kun je niet omheen, maar waarom benader je dat niet positief? Wanneer je een positieve sfeer creëert die plezierig overkomt dan is zo'n ruimte bijna 'als vanzelf' ook veilig." Spanjers haalt een voorbeeld aan: "CROW schrijft ronde kolommen voor. Omdat je je achter vierkante kolommen verschuilt, zegt CROW. Ik kies niet om die reden voor ronde kolommen - dat is een negatief uitgangspunt - maar vanwege het ruimtelijk effect. De beklemmende atmosfeer wordt weggenomen en zo creëer je veiligheid."

**Parkeergarage als overstapstation.** Spanjers ontwierp niet zoals gezegd vanuit een "technocratische" invalshoek, maar vanuit de interieur-architectuur. Leidraad daarbij was de voetganger: "In mijn visie ontwerp je een parkeergarage vooral voor voetgangers. Een parkeergarage is een overstapstation, een transferium, een gebied waar automobilisten voetgangers worden. Dus moet je op de maat van de voetganger dimensioneren. Natuurlijk mag je het autorijden niet lastig maken, maar de schaal van de voetganger staat centraal." Dat uitgangspunt vertaalde Spanjers in heldere, overzichtelijke ruimtes, waar voetgangers zonder overdadige bebording hun weg weten te vinden. De noodzakelijke ruimtelijkheid bereikte Spanjers door ronde paddestoelkolommen toe passen, 14,50 meter van elkaar geplaatst, met vleugelliggers als drager van kanaalplaatvloeren. Dit vloertype geeft door de vlakke onderkant een rustig beeld. De vrije hoogte onder de kanaalplaatvloeren bedraagt ruim 2,50 meter. De hoogte - en het ruimte-effect - wordt niet onderbroken door installatietechniek en overdadige bebording: "We wilden geen installaties in het zicht,



Museumplein lichtlijn en voetgangers in- en uitgang autogarage (boven). Foto onder: autogarage, rechts traverse, achter glazen bouwstenen.



geen luchtkanalen, geen elektriciteitsleidingen en zo weinig mogelijk bewegwijzering. We hebben daarom een stuwdruk-ventilatiesysteem geïnstalleerd, gekoppeld aan branddetectie. Door dit systeem bleef het ruimtelijk effect intact én we hoefden niet te voldoen aan de normaal vereiste brandcompartimentering."

**Kleurverloop.** Reductie van bewegwijzering bereikte Spanjers door een heldere plattgrond te ontwerpen, door handig gebruik te maken van dag- en kunstlicht en door selectie van kleuren in het interieur van de parkeergarage. Hij verwerkte kleuren die prettig overkomen en die de logistiek ondersteunen. Op de eerste verdieplingslaag een patroon van drie aflopende kleuren: van zachtgroen naar beige naar zachtgeel. De warmere tinten aan de zijkanten, dit om diepte te creëren. Op de -2 verdieping weer een aflopend patroon van drie kleuren, in dit geval zachtgeel, beige en oranje-achtig. In combinatie met deze kleurstelling is gekozen voor veel licht, natuurlijk licht én halogeen kunstlicht (150 Lux). Het bijzondere is dat Spanjers de lichtbronnen op de plekken richt waar de automobilist in en uit de auto stapt. Eenmaal uit de auto wordt de voetganger via een looppad als vanzelf naar de traverse geleid. Niet de bebording maar het overdadige licht, vanuit de traverse, fungeert hier als natuurlijke bewegwijzering. Voetgangers hoeven niet kriskras langs auto's, haaks of diagonaal, naar de uitgang van de garage te zoeken. Spanjers verdeelde de plattgrond in looppaden die als de tanden van een kam uitkomen op de traverse. Elk looppad eindigt bij een toegang (draaldeur) naar de traverse.

**Traverse.** De traverse is een vide-achtige ruimte met onder elkaar de voetgangerspaden van en naar de -1 en -2 garages. Daglicht stroomt hier overdadig binnen via de lichtlijn in de bovengrondse weide. Door de trap-

penhuizen aan de eindpunten van de gangen rijklijk te voorzien van glas valt ook hier volop licht binnen. "Een waterval van daglicht" die voetgangers duidelijk maakt waar je moet zijn, daar heb je geen bordjes voor nodig. Meerwaarde van daglicht is tevens dat je het 'molgevoel' wegneemt. Voetgangers hebben niet het gevoel dat ze zich in een ondergrondse ruimte bevinden."

De traverse heeft twee primaire functies, vervolgt Spanjers: "In de eerste plaats logistiek, het geleidt de voetgangers van en naar de twee uitgangen van de garage. Een tweede functie heeft te maken met brandvoorschriften. Volgens het Bouwbesluit zouden we zes bovengrondse nooduitgangen nodig hebben. Zes van die bouwswels op de weide van Andersson wilden we niet. Door de traverse op te bouwen volgens het principe van het omgevallen trappenhuis (rookvrije zone door gebruik te maken van overdruk) waren die zes nooduitgangen niet meer nodig. Spanjers noemt nog een derde functie van de traverse: "Door de wanden te voorzien van affiches en dergelijke heeft de gang een communicatieve en sfeerschepende waarde."

**Busgarage.** De ondergrondse busgarage, de tweede in Europa, vertoont hetzelfde grondplan en karakter als de aangrenzende personenautogarage. Spanjers: "De schaal is uiteraard anders. Met een vrije overspanning van 25 meter, in het midden 4,5 meter hoog, naar de zijkanten aflopend tot 4,25 meter hoogte maakt de busgarage een overweldigende indruk. Dat maakt de vertaalslag naar de menselijke maat zeer belangrijk. Ook hier heb ik daarom gebruik gemaakt van de elementen licht, kleur en logistiek. Koepels laten daglicht toe, akoestische zwart litaniet platen tegen het plafond dempen het geraas van de touringbussen, looppaden zijn aangelegd volgens de beproefde kamstructuur, en grote pos-



Traverse parkeergarage onder Museumplein; twee verdiepingen komen op deze circa 140 m lange voetgangergang uit.

tretten van Rembrandt van Rijn geven aan waar de tourist zich bevindt. Langs de looppaden worden de touristen naar de uitgang geleid, opgenomen in de bovengrondse museumwinkel, die als een koperen vleugel voor het Rijkmuseum is neergezet en samen met het nabijgelegen Cobra café een poort vormt naar het museum. Het café, tevens restaurant, is ook in andere opzichten gekoppeld aan de busgarage: de nooduitgang van de garage komt buiten via dit gebouw en dat geldt ook voor de lucht-afvoer van de garage. Cobra vormt de coulissen waarachter een 2 x 4 meter ventilatieschecht is weggewerkt.

**Uitvoering.** De parkeergarage onder het Museumplein past in de door Koekkoek gesignaleerde statusverhoging van parkeergebouwen. Spanjers onderschrijft dat: "Parkeren levert geld op, er ontstaat onderlinge concurrentie en dus zie je meer aandacht ontstaan voor de (interieur)architectuur van dit type accommodaties." Hij merkt echter wel op dat niet alle partijen in die ontwikkeling zijn meegegaan: "De uitvoering is een voortdurende strijd. Je moet steeds opboksen tegen bouwers en installateurs. Dat is altijd zo, bij ieder project, maar hier speelde mee dat een parkeergarage weinig waardering geniet. Het staat laag op de ladder en in de uitvoering zie je dat terug: er heerst de mentaliteit van dat 'het er niet zoveel toe doet, het is toch maar een garage'." Terugkijkend op het project evalueert ook Koekkoek: "Het is een unieke en onderscheidende parkeergarage geworden vooral door de enorme aandacht voor het aspect veiligheid, en dat opgesplitst in twee elementen: gevoelsmatige en verkeerstechnische veiligheid. Alles is gedaan om door de interieurinrichting (helder, ruimtelijk, veel licht) voetgangers een veilig gevoel te geven en verkeerstechnisch is de veiligheid optimaal door voetgangers via de kamstructuur van de looppaden te scheiden van auto(bewegingen)."