

## Parking Museumplein: erop en eronder?!!

De heer ing. L.J.J. Prikken, business manager Parkconsult - Grontmij Bouw en Vastgoed B.V. te De Bilt

**Het ontwerpen van een parkeergarage op een even gevoelige als aansprekende plaats, zoals het Museumplein in Amsterdam kan worden aangeduid, was een complex vraagstuk.**

### Historie

Het Museumplein vormt een van de belangrijkste elementen van de openbare ruimte in de binnenstad van Amsterdam. De vele culturele instellingen, die gelegen zijn rondom het plein, alsmede de kantoren gelegen aan de Vermeerstraat en de winkels gelegen in de Van Baerlestraat - P.C. Hooftstraat trekken jaarlijks miljoenen bezoekers, die voor een belangrijk deel verantwoordelijk zijn voor het druktebeeld op en rond het plein.

De toename van de mobiliteit en daarmee de grote toename van het autobehoeft heeft er echter toe geleid, dat de sfeer en het aanzien van het Museumplein in de eind '80-er jaren sterk was veranderd. De Museumstraat was een drukke verkeersweg geworden en het beeld in de zijstraten werd gekenmerkt door rijen geparkeerde auto's. Voor velen een ongewenste situatie. Dit gegeven was begin 1990 voor de gemeenteraad aanleiding een herinrichtingsvoorstel voor het Museumplein te doen. Een van de onderdelen daarvan betrof het onderzoek naar de haalbaarheid van een ondergrondse parkeergarage voor auto's en touringcars.

ing. L.J.J. Prikken.

Door de gemeente waren de uitgangspunten en randvoorwaarden hiervoor vastgelegd in een nota, die dateerde van januari 1993. De uitgangspunten waren gebaseerd op het schetsontwerp Museumplein van de Deense architecten Andersson en Gall. Het hoofd-uitgangspunt betrof de bouw van twee parkeergarages: een ter hoogte van de Van Baerlestraat en een onder de Hobbemastraat, beide in één exploitatieregime. De garage onder de Hobbemastraat zou worden bestemd als busstation voor circa 25 touringcars (tijdens het toeristenseizoen), dan wel voor circa 110 personenauto's ('s avonds en buiten het toeristenseizoen). De garage nabij de Van Baerlestraat werd bestemd voor ruim 600 personenauto's en het expeditieverkeer voor het Stedelijk Museum en het Van Gogh Museum. De garage moest een hoogwaardig afwerkingsniveau krijgen, afgestemd op de prominente locatie. De Stadsdeelraad Zuid heeft vervolgens een tweetal partijen, waaronder de Parkeergroep Museumplein, gevraagd een haalbaarheidsstudie te verrichten en een aanbieding te doen inzake de bouw en exploitatie van de garages. Binnen de parkeergroep fungeerde ING Vastgoed als opdrachtgever en was alle kennis en kunde samengebracht die noodzakelijk was voor de integrale ontwikkeling van een parkeergarage van hoogwaardige kwaliteit. De parkeergroep bestond naast ING Vastgoed uit Van Hattum & Blankevoort voor de realisatie, GTI Installatietechniek voor alle installaties, Grontmij voor verkeersplanologie, garage lay-out, parkeertechniek en infrastructuur en Arcadis Bouw/Infra voor constructietechniek en bouwmanagement. Architect Kees Spanjers tekende voor de vormgeving en Q-Park voor de exploitatieve kennisinbreng. De parkeergroep was in staat het ontwerp, de financiering, de bouw en het beheer en de exploitatie volledig voor haar rekening te nemen.

### Het planproces

Medio 1993 koos de Stadsdeelraad Zuid voor de projectvisie van de parkeergroep en startte het integrale ontwerpproces in ontwerpteamverband in opdracht van ING Vastgoed en in hechte samenwerking met het Stadsdeel Zuid. Medio 1997 werd met de feitelijke bouw gestart, die in 1999 werd afgerond. Medio 1999 werden de garages in eigendom verworven door

Q-Park die ook de exploitatie risicodragend voor haar rekening nam. Tot zover het beeld van de wordingsgeschiedenis.

Zoals uit het voorgaande kan worden afgeleid, duurde het ontwerpproces bijna 4 jaar. Daarvoor was een aantal oorzaken aan te geven. In de eerste plaats de complexiteit van de gewenste verkeersontsluiting, voorts de plaats van de garage in het gebied van het Museumplein, de latere inpassing van een supermarkt en de voortschrijdende eisen ten aanzien van de uitwerking van het bovengrondse inrichtingsplan. Hieronder wordt nader ingegaan op enkele facetten die bepalend waren voor ontwerpkeuzes.

Allereerst de verkeersontsluiting. Hiertoe was een aantal randvoorwaarden vastgelegd door de gemeente. Met betrekking tot het autoverkeer waren dat:

- 1 Het parkeren op het plein voor auto's en touringcars moest worden beëindigd.
- 2 Het gehele pleingebied zou zo veel als mogelijk autovrij moeten worden gemaakt.
- 3 De Museumstraat diende te verdwijnen als element van de oorspronkelijk ontworpen symmetrische pleincompositie.
- 4 De Museumpleinbuurt moest autoluw worden gemaakt zonder doorgaand autoverkeer.
- 5 Het gebied direct grenzend aan het Rijksmuseum moest autovrij worden gemaakt, waardoor het museum direct aan het plein zou komen te liggen.
- 6 De Gabriël Metsusstraat zou hooguit voor eenrichtingverkeer open mogen blijven.
- 7 De Lairessestraat zou hoofdzakelijk gaan dienen als ontsluitingsweg voor Oud-Zuid en het Museumplein.
- 8 De straat aan de ANWB-kant zou als buurtstraat gehandhaafd blijven. Sluipverkeer moest worden voorkomen.
- 9 De bereikbaarheid van woningen, winkels, kantoren en instellingen moest door aangepaste circulatieplannen worden gehandhaafd.

Naast deze, soms op gespannen voet met elkaar staande, belangen van bereikbaarheid en autoluwheid voor het autoverkeer, waardoor de complexiteit van de ontsluiting van de parkeergarages werd ver-

vervolg op pagina 21 >>>

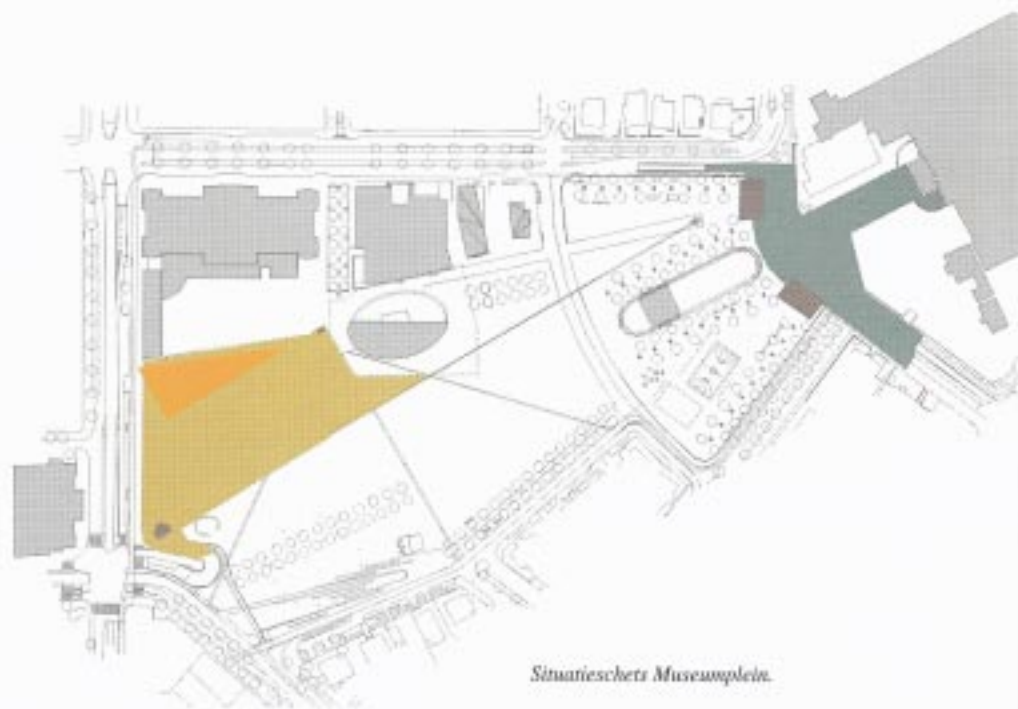


➤ vervolg van pagina 19

groot, waren er enkele uitgangspunten voor de parkeersituatie vastgesteld:

- 1 Op en rond het plein moesten ten minste 350 en zo mogelijk 500 parkeerplaatsen verdwijnen.
- 2 De capaciteit van de ondergronds te bouwen parkings moest daarom tenminste 500 personenauto's omvatten en minstens 20 kortparkeerplaatsen voor touringcars (dit aantal busplaatsen kwam ongeveer overeen met het bestaande aantal legale plaatsen in de Paulus Potterstraat en de Museumstraat).
- 3 De in- en uitrit van de garage moest ergens aan de kant van de Van Baerlestraat komen, omdat daar het zwaartepunt van het autoverkeer lag, met het concertgebouwplein als alternatief. De beste plek voor de in- of uitrit van de busgarage leek de Honthorststraat, omdat daar het zwaartepunt van de bezoekers per touringcar lag.
- 4 Voor voetgangers moesten meerdere en veilige toegangen komen vanuit de parkeergarage naar de attractiegebieden zoals de P.C. Hooftstraat, Honthorststraat, Van de Veldestraat/Sandbergplein, Van Baerlestraat, Concertgebouwplein en dergelijke.
- 5 De garage moest in eerste instantie een functie voor de aanliggende omgeving krijgen. De eventuele functie voor het iets verder weg gelegen Spiegelkwartier zou nader worden onderzocht.
- 6 Bij alle nieuw te realiseren parkeervoorzieningen moest vooral het lang parkeren worden tegengegaan.
- 7 Rekening moest worden gehouden met verlegging en intensivering van bus- en tramlijnen (met name de lijnen 2 en 5) en de toen nog vast te stellen trasering van de Noord-Zuidlijn.
- 8 De bestaande fietsroutes over het plein moesten worden gehandhaafd en in kwaliteit verbeterd.

Samenvattend dus een complex van uitgangspunten, waarbij ook nog rekening moest worden gehouden met toekomstige verkeersplannen en parkeerplannen op centraal stadsniveau en van de aangrenzende stadsdelen. Uitgangspunt voor de ontsluiting van de garage was voorts dat door passend verkeersbeleid tussen nu en 2005 het verkeersvolume in het Museumplein gebied niet zou toenemen. Negatief hierop van invloed was het gegeven dat door de te treffen beperkende maatregelen in de aanpalende woonbuurten het autoverkeer meer naar de doorgaande buitenroutes zou worden gedrukt. Voorts zou het gedifferentieerd be-



Situatieschets Museumplein.

taald parkeren leiden tot meer verkeersbewegingen overdag (er is immers een hogere turn-over) en tot minder verkeersbewegingen in het spitsuur (er zijn dan minder foutparkeringen door woon-/werkverkeer vanwege een betere handhaving). Door de geconstateerde afvlakking van de ochtend- en avondspits, die op zich maatgevend was voor de afstelling van de verkeerslichtenregelingen, bleken de gewenste ingrepen in de verkeerscirculatie als gevolg van de inpassing van de garageontsluiting ook goed haalbaar.

Wel zijn verschillende varianten onderling vergeleken, namelijk:

- a direct uitmondend op het kruispunt Van Baerlestraat - De Laïressestraat
- b uitmondend op het Concertgebouwplein
- c uitmondend op de Van Baerlestraat direct achter het Stedelijk Museum
- d uitmondend op de Gabriel Metsusstraat, indirect op het kruispunt met de Van Baerlestraat - De Laïressestraat.

Uiteindelijk is vanwege de beschikbare verkeersregelcapaciteit gekozen voor de niet met verkeerslichten geregelde entree direct achter het Stedelijk Museum en de uitgang via het met verkeerslichten geregelde kruispunt bij de Van Baerlestraat - De Laïressestraat. Dit hield mede ook verband met de gewenste verkeerscirculatie in de garage zelf, de gewenste ventilatievoorzieningen bij stagnerende capaciteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt, de la-

tere inpassing van de supermarkt en de gewenste kruisingsvrije voetgangerstraverse in de garage.

De entree van de garage en de supermarkt konden in deze opzet onder het gedeeltelijk opgetilde "groene" puntdeel van het Museumplein worden geïntegreerd. De bijzondere vormgeving van dit in de volksmond "ezelsoor" genoemde deel van het Museumplein maakt de parkeergarage zeer herkenbaar.

### Ruimtelijke inpassing

De globale plaats van de garage was in de nota van uitgangspunten van de gemeente vastgelegd. Daarbij was aan de westzijde van het plein de zichtlijn als uiterste begrenzing gesteld voor zowel de bovengrondse uitbreidingen van de musea als voor de ondergrondse garage. Aan de oostelijke zijde was de begrenzing van de garage onzeker. Er moest namelijk rekening worden gehouden met de voormalige Duitse bunkers onder het parkeerterrein bij het Amerikaanse Consulaat, terwijl toen ook nog niet bekend was of er een aftakking van de toekomstige ondergrondse Noord-Zuidlijn onder het plein zou komen te lopen en waar dat dan zou zijn. Met als uitgangspunt een veilige en vlotte verkeerscirculatie in de garage en een gunstige m<sup>2</sup> parkeerwag/parkeerplaats-verhouding, zijn meerdere ruimtelijke varianten in een en twee bouwlagen onderzocht. Ook oplossingen m.b.v. mechanische parkeersystemen zijn daarbij af-

vervolg op pagina 22 ➤➤

►► vervolg van pagina 21

gewogen. Uiteindelijk bleek een gesplitste parkeergarage voor auto's en bussen geprefereerd te worden boven één grote parkeergarage met alle functies in één ondergrondse bouwlaag. De motivering hiervoor vloeide mede voort uit de verschillen in gewenste vrije hoogte voor bussen (4,10 m) en auto's (2,30 m). De vrije hoogte voor de supermarkt bedroeg 3,60 m en voor het expeditieverkeer naar de musea 4,10 m. Bovendien is er een groot verschil in toe te passen hellingspercentages voor de in- en uitritten voor auto's en bussen. Daarenboven speelden ook de ondergrondse uitbreidingsplannen van het Van Gogh Museum een belangrijke rol. Uiteindelijk is gekozen voor een busgarage met een netto doorrijhoogte van 4,07 m waarbij het ontwerpvoertuig voor de maatgevende "bus" nauwkeurig is gedefinieerd (max. hoogte 4,00 m, dubbeldekkers-type max. breedte 3,10 m, max. lengte 15,00 m (voor 5 bussen), max. rijsnelheid 15 km/uur). Hetzelfde geldt voor de autogarage. De entreebeveiliging voor de busgarage vereiste overigens vanwege het dubbelgebruik en de beveiliging tegen te hoge voertuigen extra aandacht. Bij de busgarage is tevens een in hoogte automatisch verplaatsbare tussenvloer voor personenauto's overwogen voor pieksituaties, waardoor de capaciteit met 100 auto's kon worden vergroot. Uiteindelijk bleek dit concept exploitatief niet haalbaar.

Het ontwerp van de garage volgde overigens bij toeval nauwgezet het spoor van "up-grading" van de ontwerpnorm NPR 2443 naar NVN 2443. In april 1996 werd de NVN als voornorm gepubliceerd. Feitelijk was de Museumpleingarage de eerste garage die aan de eisen van de nieuwe voornorm voldeed. Andersom heeft de evaluatie van de Museumpleingarage er belangrijk toe bijgedragen om de voornorm direct na de praktijktoets tot norm te kunnen herzien. In dit verband kan namens de betrokken normcommissie worden meegedeeld, dat de definitieve norm NEN 2443 begin april 2000 door het NNI zal worden gepubliceerd. Innovatie in denken en doen zijn op deze wijze maximaal gecombineerd.

### Wat valt er van zo'n complex proces te leren?

Dit lijkt een passende vraag. De uitkomsten van het aangegeven proces, hetgeen resulteerde in parkeergarages van hoogwaardige kwaliteit, waren slechts mogelijk:

- door de goede samenwerking tussen marktpartij ING en het Stadsdeel Zuid,



en de samenwerking binnen het ontwerpsteam van de parkeergroep;

- door de, van meet af aan, multidisciplinaire aanpak, waarbij alle betrokken partijen direct invloed hebben op het eerste ontwerpproces; dit leidde tot kwaliteits- en financiële voordelen die anders na de bestekfase nooit zouden kunnen worden behaald;
- door het ontwerpen van de parkeergarages van "buiten" naar "binnen" en niet andersom, d.w.z. eerst de verkeersontsluiting en vervolgens de optimalisering van de lay-out en interne logistiek;
- door als uitgangspunt te nemen dat een parkeergarage naast bergplaats voor auto's ook een transferpunt is van automobilist naar voetganger; de looproutes voor voetgangers konden daardoor zorgvuldig worden vormgegeven;
- door combinatie van functies, bijvoorbeeld met de ondergrondse supermarkt, waardoor een specifieke parkeerlogistiek vereist was in relatie tot de bereikbaarheid voor expeditieverkeer.

### Tot slot

U bent in het kort deelgenoot gemaakt van het ontwerptraject van twee bijzondere parkeergarages. De eerste gecombineerde bus-/autogarage van ons land en zelfs een van de eerste van dit niveau in Europa, en ten tweede een meerlaagse onder-

grondse parkeergarage, gecombineerd met een ondergrondse supermarkt, die ook in Nederland zijn evenknie nog niet bezit. Beide garages zijn van hoogwaardige kwaliteit en voldoen aan de meest actuele hedendaagse ontwerpisen. De externe ontsluiting, ruimtelijke inpassing, interne logistiek en de optimale veiligheid voor voetgangers zijn door integrale betrokkenheid van alle belanghebbenden tot stand gebracht. Een voorwaarde voor een vlot uitvoeringstraject en een voorwaarde om een parkeergarage te creëren, die zowel aan de verwachtingen van de parkeerder als die van de exploitant voldoet. Daarvoor zijn innovatieve oplossingen nodig, structureel en in detail; dat vereist creativiteit, durf en expertise. En dat beeld stralen beide garages uit, een meerwaarde voor de stad, voor het Museumplein en alle eromheen liggende functies. Een meerwaarde met kwaliteit als keurmerk.