

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. M.F. Werkhoven
Telefoon 5114946
E-mail: mfwerkhoven@haarlem.nl
Reg.nr. VV/06/862
Te kopiëren: bijlagen A, B, C
B & W-vergadering van

## Onderwerp

Kennismeming van rapport over de Parkeergarage Nieuwe Gracht

### Bestuurlijke context

#### *Inleiding*

Februari 2005 is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden van de bouw van een nieuwe parkeergarage onder de Nieuwe Gracht, de Gonnetstraat, de Koudenhorn of een combinatie hiervan. Uitkomst is dat één grote garage met circa 800 parkeerplaatsen onder de Nieuwe Gracht het meest haalbaar is.

#### *Kader*

In Parkeren in Balans (18 november 1999) werd de bouw van een ondergrondse parkeergarage in de oostelijke binnenstad voorgesteld. Op 28 januari 2003 besloot het college voor de Koudenhorn als uitwerkingslocatie. Op 1 juli 2003 werd (Masterplan Spoorzone) besloten tot het verplaatsen van de Stationspleingarage naar de Gonnetstraat. Ook in het Structuurplan zijn de locaties Papentorenvest, Koudenhorn en Gonnetstraat opgenomen als uitwerkingslocaties voor een parkeergarage. Op 26 oktober 2004 heeft het college met het vaststellen van de nota Parkeerfinanciën 2004 besloten te onderzoeken of de garages Koudenhorn en Gonnetstraat gecombineerd kunnen worden in één garage. Op 8 februari 2005 deed het college de raad het voorstel een krediet ter beschikking te stellen om de mogelijkheden hiertoe te onderzoeken. Het onderliggende rapport is de weergave van dit onderzoek.

Gezien de financiële positie van de gemeente is het niet haalbaar een nieuwe parkeergarage te financieren middels de tot dusver door de gemeente gehanteerde financieringswijze. Het IP en het resultaat van het daarin op te nemen parkeerfonds geven hiervoor geen ruimte. Wij zijn dan ook aan het bezien of alternatieve vormen van financiering haalbaar zijn middels gehele of gedeeltelijke inzet van marktpartijen. Ons college zal, uiteraard in nauw overleg met de raad, pas dan tot verdere uitwerking van een parkeergarage onder de Nieuwe Gracht kunnen overgaan wanneer zicht bestaat op een realistische wijze van (alternatieve) financiering. Wij gaan er vanuit hierover later dit jaar meer inzicht te kunnen geven. Dat is ook het moment waarop dit besluit besproken wordt met de commissie beheer.

#### *Beleidsvoornemen/onderbouwing*

In het onderzoek zijn verschillende varianten met elkaar vergeleken. Belangrijke criteria waren de financiële haalbaarheid, planning en verkeerskundige en stedenbouwkundige inpassing. Uit het onderzoek komt naar voren dat een grote parkeergarage onder de Nieuwe Gracht de meest haalbare optie is. Er is (bijlage C) nog extra onderzoek verricht naar de combivariant, waarbij zowel onder de Koudenhorn als onder de Gonnetstraat garages worden gebouwd. De resultaten hebben Oranjewoud geen aanleiding gegeven de voorkeur voor de garage onder de Nieuwe Gracht te wijzigen. Bijlage D is een korte weergave van de belangrijkste kenmerken van de garage onder de Nieuwe Gracht.

**Commissieparagraaf:** het college stuurt dit besluit ter kennisname naar de commissie Beheer. Wanneer er later dit jaar meer inzicht is in de mogelijkheden van alternatieve vormen van financiering van parkeergarages, wordt dit besluit alsnog besproken met de commissie Beheer.

## B&W-besluit:

1. Het college neemt kennis van het onderzoek naar een parkeergarage in de oostelijke binnenstad. Op grond van dit onderzoek gaat het college, wanneer een parkeergarage in de oostelijke binnenstad aan de orde is, uit van een parkeergarage onder de Nieuwe Gracht. Hiermee schrappt het college voornamelijk de verdere uitwerking van de parkeergarage onder de Koudenhorn.
2. Dit besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht. Het integrale rapport kan worden ingezien in de Publiekshal. Voor de raadsleden ligt het integrale rapport ter inzage in de fractiekamers en op de griffie.
4. Het college stuurt dit besluit ter kennisname naar de commissie Beheer

*Bylage A*

## Haalbaarheidsonderzoek parkeergarages Nieuwe Gracht en Gonnetsstraat te Haarlem

projectnr. 153681  
revisie 02  
16 maart 2006

### Auteur(s)

Harry Brouwer  
Ivo Vossen  
Willem Scheper  
Terry Albronda

### Opdrachtgever

Gemeente Haarlem  
Sector Stadsbeheer  
Afdeling Verkeer en Vervoer  
Postbus 511  
21003 PB HAARLEM

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
maart 2006	eindrapport	Brouwer	Keijsper

## 3 Conclusies en aanbevelingen

### 3.1 Conclusies

#### ***BEREIKBAARHEID VOOR AUTOVERKEER GEEN ONDERSCHIEDEND ASPECT VARIANTEN***

De bereikbaarheid van de onderzoekslocaties voor het autoverkeer is vergelijkbaar. De garages zijn namelijk van twee kanten bereikbaar. Dit biedt de flexibiliteit om de ontsluiting aan te passen aan de toekomstige ingrepen in de verkeerscirculatie, zoals de bouw van de fly over bij de Oostpoort en het aanbrengen van de linksafer op de Prinsenbrug richting Friese Varkenmarkt. Uit een eerste verkeerskundige toets blijkt dat de verwachte verkeersintensiteiten te verwerken zijn, al is de situatie bij de Nieuwe Gracht kritischer dan bij de Gonnetstraat. Er is geen verkeersregelinstallatie nodig om het verkeer te regelen. Ook hoeven er geen opstelstroken te worden gecreëerd voor verkeer dat de garage wil bereiken. Aandachtspunt is de wachttijd voor auto's die de garage willen verlaten. Bij de combinatie Gonnetstraat/Koudenhorn is er ten opzichte van de twee andere varianten een grotere druk op de Papentorenvest/Catharijnebrug te verwachten, omdat het zwaartepunt, vanwege de garage onder de Koudenhorn, meer naar het zuiden komt te liggen. De Koudenhorngarage biedt echter mogelijkheden de uitgaande stroom auto's richting Langebrug te sturen, wat naar verwachting per saldo tot een vergelijkbare verkeersdruk op de Papentorenvest/Catharijnebrug leidt.

#### ***NIEUWE GRACHT VOOR BINNENSTADBEZOEKERS MEEST IDEALE LOCATIE***

Voor de looproutes geldt dat de Nieuwe Gracht beter gesitueerd ligt dan de Gonnetstraat. De loopafstand voor voetgangers tussen de garage onder de Nieuwe Gracht en de binnenstad (Grote Markt) bedraagt ruim 425 meter terwijl de afstand van de Gonnetstraatgarage tot de binnenstad (Grote Markt) ruim 850 meter bedraagt. De route vanaf de Nieuwe Gracht is aantrekkelijker dan die vanaf de Gonnetstraat.

De afstand tussen Gonnetstraatgarage en het Stationsplein bedraagt ruim 350 meter en voert over het aantrekkelijke Ripperdapark en de Parkstraat. De afstand tussen Stationsplein en Nieuwe Gracht is vergelijkbaar en voert eveneens over een aantrekkelijker looproute. Voor de Koudenhorngarage is in het onderzoek 'Parkeergarage Koudenhorn of Papentorenvest' gesteld dat de loopafstand naar de binnenstad vrij groot is.

De invloed op het fietsverkeer is voor de onderzoekslocaties vergelijkbaar. Bij de Nieuwe Gracht geldt wel als extra aandachtspunt de oost-west fietsroute die ontstaat na verwezenlijking van de langzaam verkeersbrug over het Spaarne tussen Nieuwe Gracht en Papentorenvest (Masterplan Spoorzone).

#### ***TIJDENS DE BOUW VAN DE PARKEERGARAGES IS DE BEREIKBAARHEID BIJ DE KOUDENHORN PROBLEMATISCHER DAN BIJ DE NIEUWE GRACHT EN GONNETSTRAAT***

Qua autobereikbaarheid tijdens de bouw verschillen de garages op de Gonnetstraat en de Nieuwe Gracht weinig van elkaar. Ze liggen immers erg dicht bij elkaar. Voordelen van beide locaties ten opzichte van de locatie Koudenhorn, is dat ze geen van beide deel uitmaken van een belangrijke route voor de ontsluiting van de binnenstad.

Bij de bouw van de garage wordt zoveel mogelijk ingezet op het handhaven van de bestaande fietsroutes. Het handhaven van de fietsroute langs de Nieuwe Gracht is ingewikkelder, omdat de beschikbare ruimte sterk afneemt. Voor de Gonnetsstraat is voor het fietsverkeer het probleem in de tijdelijke situatie minder groot, omdat er geen fietsroutes doorheen lopen. Hier is met name de vormgeving van fietsroute over de Friese Varkenmarkt van belang.

De bereikbaarheid tijdens de bouw van de parkeergarage onder de Koudenhorn is onderzocht in het kader van het onderzoek Parkeergarage Koudenhorn of Papentorenvest. Conclusie was dat de bereikbaarheid moeilijk ligt, omdat de Koudenhorn een niet onbelangrijke functie heeft in de ontsluiting van de binnenstad. Eenrichtingverkeer moet ingesteld worden langs de bouwplaats, richting het zuiden. Ook het bouwverkeer moet via deze route rijden, dit betekent een belasting van de Catharijnebrug/Papentorenvest tot aan de Langebrug. Voor de combivariant (kleine Gonnetsstraatgarage én Koudenhorngarage) wordt gesteld dat het voor de bereikbaarheid van noordoostzijde van de binnenstad de voorkeur verdient de garages ná elkaar te bouwen, in plaats van tegelijkertijd.

#### **PARKEERGELEGENHEID TIJDENS DE BOUW**

Tijdens de bouw komen (tijdelijk) parkeervoorzieningen te vervallen. De tijdelijke compensatie van parkeervoorzieningen van bewoners kan bij de locatie Nieuwe Gracht gevonden worden in het gebied Gonnetsstraat, hemelsbreed op ca. 250 meter lopen van de Nieuwe Gracht. Hier is voldoende parkeerruimte beschikbaar om de parkeervraag op te vangen. Bij de bouw van de Gonnetsstraatgarage hoeft geen parkeercompensatie gevonden te worden omdat de functies die in dit gebied een parkeervraag genereren, verdwijnen. Ter plaatse van de bouwwerkzaamheden voor de Koudenhorngarage bevinden zich nu circa 50 parkeerplaatsen die tijdelijk verwijderd moeten worden. Voor deze parkeerplaatsen geldt hetzelfde als voor de parkeerplaatsen langs de Nieuwe Gracht: compensatie kan plaatsvinden in de Gonnetsstraat e.o., omdat zich daar, op circa 600 meter van de Koudenhorn, nog voldoende parkeercapaciteit bevindt.

#### **BODEMVERONTREINIGING BETEKENT RELATIEF HOGE KOSTEN VOOR GONNETSTRAAT**

In de directe omgeving van het te ontwikkelen deel van de Nieuwe Gracht zijn geen potentiële verontreinigingsbronnen vastgesteld. Het slib in de Nieuwe Gracht is overigens wel sterk verontreinigd. Ten tijde van het haalbaarheidsonderzoek naar de parkeergarages is in Haarlem echter gestart met het baggeren van diverse watergangen. Een van de watergangen betreft de Nieuwe Gracht. Op het moment van schrijven is nog niet bekend wat de exacte invloed van de werkzaamheden is op de kwaliteit van de bodem en de hergebruiksmogelijkheden. Verondersteld mag worden dat de verontreiniging minder sterk is en dat er minder slib c.q. bagger afgevoerd moet worden.

Verder zijn er bij de gemeente Haarlem geen gegevens bekend over grootschalige grondwaterverontreinigingen in dit gebied. Ter plaatse en in de directe omgeving van de toekomstige parkeergarage aan de Gonnetsstraat hebben diverse activiteiten plaatsgevonden waarbij de bodem (grond en grondwater) verontreinigd kan zijn geraakt. Door diverse bodemonderzoeken die in het gebied zijn uitgevoerd, is dit bevestigd. Voor de saneringskosten van de vervuilde grond is een raming gemaakt. Voor de Nieuwe Gracht bedragen de kosten € 2,8 miljoen voor de Gonnetsstraat gaat het om € 4,5 miljoen. Bij deze ramingen is nog geen rekening gehouden met de mogelijk positieve effecten van de eind 2005 uitgevoerde baggerwerkzaamheden in de grachten van Haarlem.

#### ***BEPERKTE KANS OP ARCHEOLOGISCHE VONDSTEN***

De kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische resten op de locatie Nieuwe Gracht en Gonnetsstraat is over het geheel genomen gering. Voor het plangebied Nieuwe Gracht is het zo goed als zeker dat de aanleg van deze gracht eventuele archeologische resten heeft vernietigd. Het gebied binnen het plangebied dat niet verstoord is door de Nieuwe Gracht - ter plekke van de in- en uitritten - kan nog steeds archeologische waarden van Neolithicum tot de Nieuwe tijd opleveren. In de noordwesthoek (noordwestelijke kwadrant) van de locatie Gonnetsstraat kunnen prehistorische resten worden verwacht.

De locatie Nieuwe Gracht wordt aangemerkt met een zogenaamde zone-A status, dat wil zeggen een uniek stadsgezicht volgens een belangrijk stedenbouwkundig ontwerp en met architectonisch zeer belangrijke bouwwerken of zeer bijzondere architectonische kwaliteit. Een bijzondere complicatie voor de aanleg van de parkeergarage onder de Nieuwe Gracht vormt de aanwezigheid van de bomen. Een aantal hiervan, met name ter plaatse van het politiebureau, heeft een hoge ouderdom en een ander deel is juist recent aangevuld. Voor de aanleg zullen een groot aantal bomen moeten wijken. De locatie Gonnetsstraat is eveneens gelegen in het beschermd stadsgezicht. In het Masterplan Spoorzone is de ambitie uitgesproken om het gebied op korte termijn te transformeren naar een gemengd stedelijk gebied waarbij de nadruk ligt op wonen.

#### ***VERWERVING GEBOUWEN COMPLICERENDE FACTOR VOOR LOCATIE GONNETSTRAAT***

Een risico-analyse heeft uitgewezen dat voor wat betreft het procesmatige gedeelte de risico's voor de locaties Nieuwe Gracht en Gonnetsstraat overeenkomen. Belangrijk verschil in de risico's is wel dat er bij de locatie Gonnetsstraat op het inhoudelijke vlak een hoog risico bestaat ten aanzien van het verwerven van gebouwen.

#### ***REALISEREN VAN EEN GARAGE MET CIRCA 800 PARKEERPLAATSEN IS OP LOCATIE GONNETSTRAAT EN NIEUWE GRACHT MOGELIJK.***

De garage onder de Nieuwe Gracht is lang en smal: de buitenmaten zijn ca. 325 meter lang en ca. 34,5 meter breed. Dit geeft de mogelijkheid 4 parkeerstroken te realiseren met daartussen twee rijbanen. Op de twee parkeerlagen kunnen in totaal 763 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De Gonnetsstraatgarage kent een grillige grondvorm. In principe kent de garage een oppervlakte van 155 m in oost-west richting bij 105 meter in noord-zuid richting. Uit dit grondoppervlak zijn enkele 'happen' genomen om ruimte te bieden aan de rioolgemaal in de zuid-west hoek en twee monumentale bedrijfsgebouwen aan de noordzijde. Wat overblijft is een parkeergarage met 783 parkeerplaatsen, verdeeld over twee parkeerdekken. De Nieuwe Grachtgarage kent, door zijn strakke, rechte vorm, een zeer eenvoudig te begrijpen routing. Voor de Gonnetsstraat gelden deze punten, door de grillige vorm, niet, zodat hier meer aandacht gegeven zal moeten worden aan een zorgvuldige bewegwijzering.

#### ***QUA BOUWMETHODE IS VOOR ZOWEL DE NIEUWE GRACHT ALS GONNETSTRAAT EEN WATERDICHT BAK NOODZAKELIJK.***

Voor de locaties Nieuwe Gracht en Gonnetsstraat geldt eenzelfde bouwmethode, namelijk die van een bouwkup met onderwaterbeton. De bouwkup wordt gemaakt van een stalen damwand welke geslagen wordt in voorafgeboorde gaten. Het risico voor zettingen van woningen en andere gebouwen is hierdoor gering. Op diepte worden trekelementen aangebracht met onderwaterbeton. Bemaling hoeft niet te worden toegepast. De locatie Gonnetsstraat grenst aan de noordzijde aan het spoor van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Dit brengt bij de bouw extra aandachtspunten met zich mee.

#### **DE LOCATIE NIEUWE GRACHT IS FINANCIEEL GEZIEN HET MEEST HAALBAAR**

De financiële waarde van de parkeergarage Nieuwe Gracht laat een onrendabele top van € 14,6 miljoen zien. Wijzigingen in de uitgangspunten laten zien dat met name wijzigingen in de bezettingsgraad, in de afschrijffperiode en in de stichtingskosten van invloed zijn op de financiële waarde. Een besparing van 18% op de stichtingskosten kan over de looptijd van 40 jaar een kostenneutraal resultaat opleveren. De financiële waarde van de parkeergarage Gonnetstraat laat een onrendabele top van € 34,2 miljoen zien. De parkeergarage vormt een 'bodemloze put', aangezien deze garage elk jaar meer geld kost. Datzelfde geldt voor de combinatievariant Gonnetstraat - Koudenhorn. Ook hier geldt dat de investeringen niet worden terugverdiend.

Het verschil in de financiële waarde van de parkeergarage Nieuwe Gracht ten opzichte van de parkeergarage Gonnetstraat wordt met name bepaald door de hogere bezetting door kortparkeerders. De hogere stichtingskosten voor de parkeergarage Nieuwe Gracht kunnen ruimschoots terugverdiend worden door de hogere opbrengsten. Deze hogere opbrengsten zijn een gevolg van de gunstigere ligging van de parkeergarage Nieuwe Gracht.

### **3.2 Aanbevelingen**

De locaties Nieuwe Gracht, Gonnetstraat en de combinatie Gonnetstraat-Koudenhorn zijn beoordeeld op diverse aspecten, waaronder bereikbaarheid, milieu en exploitatie. Vanuit deze integrale afweging komt de Nieuwe Gracht als beste naar voren.

#### **KIEZEN VOOR NIEUWE GRACHT ALS PARKEERLOCATIE**

Aanbevolen wordt om de Nieuwe Gracht als de parkeerlocatie aan de oostzijde van de binnenstad nader uit te werken, om de volgende redenen:

- De locatie van de Nieuwe Gracht is uniek gezien de afstand tot de binnenstad en de ligging aan de hoofdwegenstructuur.
- De vormgeving van een garage onder de gracht is bouwkundig een uitdaging, die op zichzelf de moeite van een bezoek waard is. De garage is daarmee voor (investerings)partners een aantrekkelijk project.
- In vergelijking met de locaties Gonnetstraat en Koudenhorn heeft de Nieuwe Gracht de meeste groeipotentie.
- De Nieuwe Gracht is door de gemeente zelfstandig te ontwikkelen.

Gezien de kosten en maatschappelijke impact kan een tweede alternatief in het vervolgotraject worden meegenomen. De meest voor de hand liggende variant is een kleine Gonnetstraat (ca. 400 plaatsen in één laag), in combinatie met de Koudenhorn (eveneens ca. 400 plaatsen). Deze variant is relatief kostbaar, maar heeft als voordeel dat deze gefaseerd kan worden ontwikkeld.

#### **UITWERKEN LOCATIE NIEUWE GRACHT**

Bij de uitwerking van de locatie Nieuwe Gracht wordt aanbevolen met name de volgende aspecten nader te onderzoeken:

- Samenwerkings- en financieringsmogelijkheden, onder andere subsidie (waaronder meervoudig ruimtegebruik).
- Mogelijkheden voor herinrichting van de Nieuwe Gracht nader onderzoeken, rekening houdend met de nu aanwezige bomen.
- De wenselijkheid en mogelijkheden van een gedifferentieerd parkeertarief voor parkeerlocaties in de binnenstad onderzoeken. Hierdoor kan een betere



verdeling van de bezetting van parkeerlocaties worden bereikt en mogelijk meer inkomsten gegenereerd worden.

- Nader overleg met het waterschap (wattoets).
- Aanvullend onderzoek flora en fauna en planschade.
- Draagvlak onder de belanghebbenden (bewoners en ondernemers) peilen en betrekken bij de nadere uitwerking.



Bijlage 9 : Afwegingskader

Verkeer	Nieuwe Gracht		Gonnestraat		Gonnet/Koudenh	
	weefactor	niet gew. gewogen	niet gew. gewogen	niet gew. gewogen	niet gew. gewogen	niet gew. gewogen
inpassing verkeerskundige infra	1	1	1	1	1	1
locatie in- en uitritten	1	0	0	1	1	1
loopafstand binnenstad	1	1	1	-1	-1	0
bereikbaarheid vanaf tangenten	1	0	0	1	1	1
fietsroutes	1	0	0	1	1	0
voetgangers (veiligheid)	1	1	1	0	0	0
<b>Subtotaal verkeer</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<i>Milieu en omgeving</i>						
Bodem (saneringskosten)	1	0	0	-1	-1	-1
Archeologie	1	0	0	0	0	1
Water	1	-1	-1	0	0	-1
Luchtkwaliteit	1	0	0	-1	-1	0
Bomen	1	-1	-1	0	0	-1
Monumenten	1	-1	-1	0	0	-1
<b>Subtotaal milieu en omgeving</b>		<b>-3</b>	<b>-3</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>-3</b>
<i>Ontwerpvarianten</i>						
Bouwmethode	1	0	0	1	1	0
Bouwriscico's	1	-1	-1	-1	-1	-1
Mogelijke extra capaciteit (uitbreiding)	1	1	1	0	0	0
Gebruik door bezoekers binnenstad	1	1	1	-1	-1	1
Alternatief voor stationsgarage	1	1	1	1	1	1
<b>Subtotaal ontwerpvarianten</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<i>Beeldkwaliteit</i>						
meerwaarde vormgeving op maaiveld	1	0	0	0	0	0
herinrichtingsmogelijkheden	1	1	1	1	1	1
<b>Subtotaal beeldkwaliteit</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<i>Exploitatie</i>						
		52500	40000	46500/48000		
stichtingskosten	1	-1	-1	0	0	0
werk met werk maken	1	1	1	1	1	1
exploitatie resultaat	1	1	1	1	0	0
onrendabele top	1	-1	-1	-1	-1	-1
bezettingsgraad	1	1	1	-1	-1	1
<b>Subtotaal exploitatie</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<i>Tijdsplanning</i>						
Besluitvorming	1	0	0	0	0	0
Uitwerking garage	1	0	0	0	0	0
Planologische proceduretijd	1	0	0	-1	-1	-1
Bouwtijd	1	-1	-1	0	0	-1
<b>Subtotaal tijdsplanning</b>		<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>
<b>TOTAAL</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>



## **BIJLAGE C**

### **Aanvullende studie naar de 'combivariant'**

In het kader van de studie parkeergarage Nieuwe Gracht, Gonnetstraat en/of Koudenhorn

#### **1. Inleiding**

Het bureau Oranjewoud heeft onderzoek verricht naar nieuwe varianten voor een parkeergarage in de oostelijke binnenstad. Het bureau heeft met name de varianten Nieuwe Gracht en Gonnetstraat onder de loep genomen. In deze aanvullende studie wordt een aantal deelaspecten voor een derde variant behandeld. Het betreft de zogenaamde 'combivariant' waarbij er zowel onder de Koudenhorn als onder de Gonnetstraat een (kleinere) parkeergarage wordt gebouwd.

#### **2. Extra onderzoek naar de combivariant**

De combivariant behelst twee parkeergarages: een kleine garage in één laag onder de Gonnetstraat (circa 400 parkeerplaatsen) én de Koudenhorngarage (circa 400 parkeerplaatsen). Deze situering van garages komt uit het Masterplan Spoorzone. Daarin werd voorgesteld de parkeergarage die zich nu op het Stationsplein bevindt 'te verplaatsen' naar de Gonnetbuurt, om de Stationsbuurt verkeersluwer te kunnen maken. Het besluit de variant Koudenhorn verder uit te werken was al in het voorjaar van het zelfde jaar genomen.

Tijdens de begrotingsbehandelingen in najaar 2004 nam het college het besluit te rapporteren over de mogelijkheid om de benodigde extra parkeercapaciteit in beide parkeergarages in één garage te combineren en daarmee kosten te besparen. Oranjewoud deed vervolgens onderzoek naar twee varianten: een grote parkeergarage onder de Nieuwe Gracht of een grote onder de Gonnetstraat. Tijdens het verrichten van dit onderzoek bleek echter dat de oorspronkelijke combivariant uit het Masterplan aantrekkelijker was dan tevoren gedacht. Daarom werd besloten deze combivariant te actualiseren voor de situatie 2005/2006 en ook hiernaar extra onderzoek te verrichten.

Er zijn verschillende aspecten op grond waarvan de combivariant beoordeeld kan worden;

1. de door Grontmij in 2003 onderzochte belangen als archeologie, bodem en stedenbouw;
2. elementen die ondertussen zijn verouderd (financiële haalbaarheid);
3. aspecten die in 2003 niet zijn onderzocht (waterberging, werk-met-werk, luchtkwaliteit);
4. aspecten die juist door de *combinatie* met een kleine Gonnetstraatgarage anders beoordeeld kunnen worden dan zonder kleine Gonnetstraatgarage (bereikbaarheid).

Om Oranjewoud hiernaar onderzoek te laten verrichten had extra krediet gevegd. Om tegemoet te komen aan de wens vanuit de raad om werk zo minimaal mogelijk werk uit te besteden en maximaal door de gemeente zelf in te vullen, is besloten zelf te studeren en in deze aanvullende studie te rapporteren. Voor de onder ad 1 vallende elementen wordt verwezen naar het rapport van Grontmij. Het element financiële haalbaarheid (ad 2) is onderzocht door Oranjewoud en opgenomen in het rapport. De onder ad 3 en 4 vallende aspecten komen in deze studie aan bod (sommige zijn reeds opgenomen in het hoofdrapport van Oranjewoud). Alle elementen zijn meegenomen in de afweging die Oranjewoud heeft gemaakt bij het aangeven van de meest optimale variant.

#### **3. Werk-met-werk**

De riolering onder de Koudenhorn is nog niet aan vervanging toe. Het zelfde geldt voor de klinker- en trottoirtegelpstrating en de kademuur. Ook hier zijn geen werk-met-werkmogelijkheden. Verder is de Koudenhorn geen zoeklocatie voor een bergbezinkbassin.

De werk met werk mogelijkheden op de Koudenhorn zijn als volgt: het groen staat op de nominatie te worden vervangen in 2007. Dit zou enige jaren kunnen worden uitgesteld om te worden vervangen als de garage wordt gebouwd. Verder kan met het bouwen van de garage ook het asfalt op de Koudenhorn vervangen worden. In totaal bedragen de kosten die hiermee 'bespaard' worden ongeveer €110.000.

#### **4. Luchtkwaliteit**

Uit een indicatief onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit is naar voren gekomen dat alle varianten, waaronder dus ook de combivariant, kunnen leiden tot overschrijding van de grenswaarden nabij de garage. Het element luchtkwaliteit is daarom geen onderscheidend element in de keuze voor een van de varianten.

## **5. Waterberging (reeds opgenomen in Oranjewoud rapport)**

Vooralsnog lijkt er bij de realisatie van de Gonnetstraatgarage geen sprake te zijn van een toename van de oppervlakte van de verharding. Watercompenserende maatregelen hoeven dus waarschijnlijk niet genomen te worden. Bij de garages Koudenhorn is wél sprake van extra verharding. Op de Koudenhorn bevinden zich nu namelijk twee lange, smalle groenstroken. Omdat het een relatief beperkte extra verharding betreft is waarschijnlijk geen compensatie vereist. Waterbeheerder Rijnland heeft over beperkte oppervlakten extra verharding het volgende in haar nota 'Demping en verhard oppervlak' gesteld: *Voor afzonderlijke projecten met een te verharden oppervlak kleiner dan 5000m<sup>2</sup> is geen compensatie vereist.* Bij het opstellen van de watertoets zullen eventuele maatregelen opnieuw moeten worden vastgesteld, in overleg met de waterbeheerder' De garages hebben invloed op de grondwaterhuishouding. Daarom moet in het kader van de watertoets onderzoek worden gedaan naar de invloed van de parkeerkelders op het grondwater. Gekeken wordt onder andere naar de precieze vermindering van de grondwatercapaciteit, de waterdichte kleilagen en de grondwaterstromen.

## **6. Bereikbaarheid (reeds opgenomen in Oranjewoud rapport)**

Voor wat betreft de bereikbaarheid van de kleine garage onder de Gonnetstraat is rekening gehouden met de methodiek van de grote garage onder de Gonnetstraatgarage, maar is het aantal auto's dat de garage verlaat/binnengaat gehalveerd. In dat geval zijn er geen verkeersproblemen te verwachten. De bereikbaarheid van de garage onder de Koudenhorn is, zoals eerder gesteld, onderzocht in het onderzoek Parkeergarage Koudenhorn of Papentorenvest. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat, ondanks dat er Catharijnebrug en de Papentorenvest een toename van het verkeer te verwachten valt, de parkeergarage goed bereikbaar kan worden gemaakt.

Beide garages combinerend is er ten opzichte van de twee andere varianten een grotere druk op de Papentorenvest/ Catharijnebrug te verwachten, omdat het zwaartepunt, vanwege de garage onder de Koudenhorn, meer naar het zuiden komt te liggen. De Koudenhorngarage biedt echter mogelijkheden de uitgaande stroom auto's richting Langebrug te sturen, per saldo tot een vergelijkbare verkeersdruk op de Papentorenvest/Catharijnebrug leidt.

## **BIJLAGE B**

### **Parkeergarage Nieuwe Gracht – De belangrijkste kenmerken**

De garage strekt zich uit vanaf het Spaarne tot aan de Kruisbrug (325 meter lang, 34,5 meter breed)

De parkeergarage krijgt twee lagen. Het dak ligt op 4,5 meter onder maaiveld. Op het dak van de garage is de gracht 2 meter diep.

Parkeren gebeurt in 4 parkeerstroken met twee rijstroken, totaal 763 parkeerplaatsen

De in- en uitrit bevindt zich aan Spaarnezijde: één inrit, één uitrit en een wisselstrook

De garage is bereikbaar vanaf de Catharijnebrug, Spaarndamseweg en Parklaan

De voetgangersentrees bevinden zich bij de Jansstraat en Kruisstraat

De afstand tot de Grote Markt bedraagt 425 meter

De Bouwmethode is met een bouwkuip met onderwaterbeton. De bouwkuip wordt gemaakt van eens stalen damwand die geslagen wordt in vooraf geboorde gaten. Op diepte worden trekelementen aangebracht met onderwaterbeton. Bemaling hoeft niet te worden toegepast

Huidige bomen langs de Gracht moeten worden vervangen

De stichtingskosten: €39,0 miljoen (€50.00 per parkeerplaats)

De onrendabele top: € 14,6 miljoen