RAPPORTAGE
Exploitatiemogelijkheden parkeervoorziening onder A10 West

Definitief d.d. 21 oktober 2025



In opdracht van

Gemeente Amsterdam

Eigen Haard, Rochdale en Stadgenoot

Opstellers

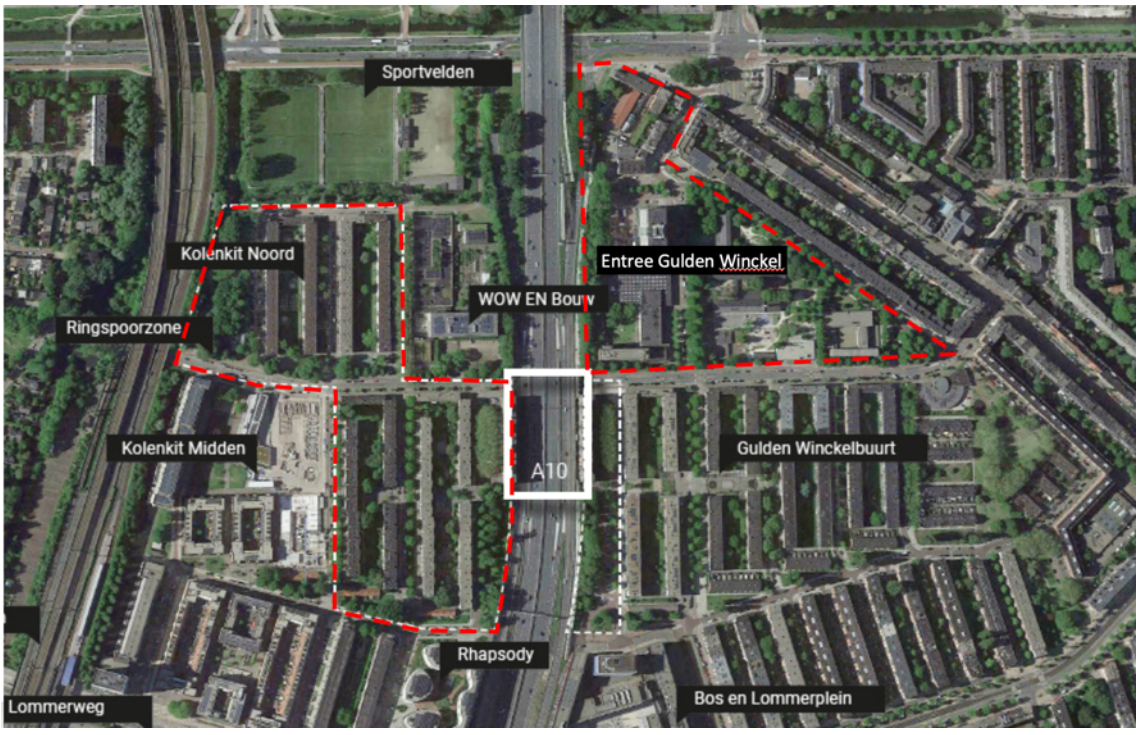
Roel Kupers,	Gemeente Amsterdam, Senior-projectmanager
Bouke Kapteijn	bespoke stedelijke ontwikkeling, senior gebiedsontwikkelaar namens Eigen Haard, Rochdale en Stadgenoot
Ewald Dijkstra	Gemeente Amsterdam, Adviseur Mobiliteitsonderzoek V&OR
André Deleroi	BaseValue, parkeerexpert en taxateur

INHOUD

1. **Inleiding**
2. **Samenvatting en conclusies**
3. **Context en opgave**
4. **Uitkomst actualisatie parkeerbalansen**
5. **Doelgroepen parkeergarage**
6. **Parkeerexploitatie**
7. **Advies ten aanzien van eigenaren/exploitanten**

1.INLEIDING

Bij de stedelijke vernieuwingsprojecten in Kolenkitbuurt Midden/Noord en Entreegebied Gulden Winckel worden door de aanwezige woningcorporaties (Rochdale, Stadgenoot en Eigen Haard) circa 700 woningen toegevoegd in combinatie met voorzieningen. Hiervoor worden circa 130 parkeerplaatsen op straat opgeheven. De bewoners van nieuw te bouwen woningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat, tenzij het herhuisvesters betreft in de sociale huur. Het overgrote deel (circa 600 woningen) betreft betaalbare woningen, waarvoor de corporaties geen parkeervoorzieningen voorzien in de nieuwbouw. Daarnaast is er de wens om de openbare ruimte verder te vergroenen en hiervoor nog meer parkeerplaatsen op te heffen.



Locatie viaduct A10 (wit) en betreffende gebiedsontwikkelingen (rood)

De betreffende gebiedsontwikkelingen liggen aan weerszijde van de rijksweg A10. Deze ligt hier verhoogd en staat tussen de Wiltzanghlaan en het Lidwijdepad op kolommen. De ruimte onder de weg is oorspronkelijk gebouwd als parkeervoorziening. Maar deze ruimte staat al jaren leeg, op twee nutsgebouwtjes na, en is afgesloten met hekken. De deuren van die hekken worden met enige regelmaat geforceerd, en er wordt soms door daklozen gebruik gemaakt van de ruimte. Dit zorgt voor sociale onveiligheid bij beide onderdoorgangen.

Om te voorzien in parkeerplaatsen en de sociale veiligheid van de onderdoorgangen te verbeteren, is het idee ontstaan de leegstaande ruimte onder de Rijksweg A10-West, tussen de Wiltzanghlaan en het Lidwijdepad, te gebruiken als parkeervoorziening. De afgelopen jaren zijn al diverse (deel)onderzoeken gedaan naar de ruimtelijke en technische haalbaarheid. Ook of dit juridisch mogelijk is, i.v.m. het opstalrecht van Rijkswaterstaat, is bekeken.



Huidige situatie ruimte onder A10 vanuit de voetgangerstunnel

Op basis van de positieve uitkomsten hiervan wilden de corporaties en gemeente gezamenlijk onderzoeken of een parkeervoorziening in deze ruimte ook financieel haalbaar is, welke doelgroep(en) deze het best bedienen en welke partij deze het beste kan realiseren en exploiteren. Deze rapportage bevat de uitkomsten van dit onderzoek.

Werkwijze

Om inzicht te krijgen in de (potentiële doelgroepen) is de huidige situatie en de nieuwbouwplannen geanalyseerd. De door de gemeente opgestelde parkeerbalansen voor Kolenkit en Entreegebied Gulden Winckel zijn opnieuw bekeken op basis van de meest recente parkeertellingen. Op basis hiervan zijn de balansen herzien, waarbij ook beleidswijzigingen ten aanzien van parkeervergunningen bij herhuisvesting en parkeernormen is meegenomen.
Door BaseValue is een concept kostenraming en een financieel model opgesteld, gebaseerd op actuele marktinzichten met betrekking tot de te verwachten exploitatiekosten en geldende rendementseisen. Dit model dient als fundament voor de financiële analyse en is gebruikt om verschillende ontwikkel- en exploitatievarianten door te rekenen.

Op basis van deze doorrekeningen zijn de effecten van diverse uitgangspunten en parameters inzichtelijk gemaakt. Dit betreft onder andere verschillen in investering, exploitatieopbrengsten, risico-inschatting, en exploitatieverantwoordelijkheid. De scenario's zijn opgebouwd met als doel inzicht te bieden in zowel de financiële haalbaarheid als de risico-/rendementsverhouding per variant.

Tijdens een werkbijeenkomst zijn de resultaten van het model gepresenteerd en zijn, samen met betrokken stakeholders, de voor- en nadelen van de onderscheiden scenario’s besproken. Dit heeft geleid tot de definitieve selectie van drie representatieve scenario’s, die in deze eindrapportage nader worden uitgewerkt. Elk scenario vormt een realistische benadering van de mogelijke uitvoering van het project, passend binnen de ruimtelijke, financiële en organisatorische kaders.

2. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De rapportage onderzoekt de exploitatiemogelijkheden van een parkeervoorziening onder de A10 West in Amsterdam, tussen de Wiltzanghlaan en het Lidwijdepad. Dit initiatief komt voort uit de geplande woningbouw in de Kolenkitbuurt Midden/Noord en het Entreegebied Gulden Winckel, waar circa 700 nieuwe woningen worden toegevoegd en ongeveer 130 straatparkeerplaatsen verdwijnen. De ruimte onder de A10, oorspronkelijk bedoeld als parkeervoorziening maar jarenlang ongebruikt, wordt beschouwd als mogelijke locatie voor nieuwe parkeerplaatsen met als bijkomend doel de sociale veiligheid te verbeteren bij de onderdoorgangen van de A10.

Conclusies:

A: De parkeervoorziening is niet noodzakelijk voor de stedelijke vernieuwingsprojecten in de Kolenkit en Entreegebied Gulden Winckel.

De parkeerdruk is opnieuw bekeken op basis van de meest recente parkeertellingen die ten tijde van dit onderzoek beschikbaar waren. Op basis van de uitkomsten hiervan zijn nieuwe parkeerbalansen opgesteld, met in achtneming van de actuele parkeernormen. Uitkomst hiervan is dat het parkeren, met eventuele aanvullende maatregelen, kan worden opgelost binnen de gebieden. Voor de geplande ontwikkelingen is het parkeren onder de A10 dus niet noodzakelijk. Wel kan het mogelijk bijdragen om de parkeerdruk te verlichten en de parkeerbalans van de stedelijke vernieuwingsprojecten in de Kolenkitbuurt en Entreegebied Gulden Winckel robuuster te maken.

B: De parkeervoorziening draagt bij aan de verbetering van de sociale veiligheid en kwaliteit van de omgeving

Deze leegstaande locatie is oorspronkelijk als parkeervoorziening gebouwd, en daarmee technisch geschikt voor parkeren.
De parkeervoorziening geeft, mits goed vormgegeven met extra verlichting bij de onderdoorgangen, meer reuring en ogen op de onderdoorgangen. Voorwaarde is wel dat de twee ruimtes van nutsbedrijven (KPN/Reggefiber) verplaatst worden. Deze huisjes blokkeren in de huidige situatie het zicht op het Lidewijdepad en belemmeren zo het sociale veiligheidsgevoel.
Tot slot biedt het realiseren van een parkeervoorziening in de leegstaande ruimte onder de A10 extra kansen voor vergroening in de omgeving d.m.v. het weghalen van parkeerplaatsen op straat. Daar hangt dan wel een stevig prijskaartje aan, omdat de parkeervoorziening in die variant (vergunninghouders in de parkeergarage laten parkeren) niet rendabel te exploiteren is.

C: De parkeervoorziening lijkt financieel haalbaar

De parkeervoorziening is relatief goedkoop te realiseren. Het gaat om een investering van ongeveer € 14.500,- exclusief BTW per parkeerplaats.
De grond onder de A10 is eigendom van de gemeente, die een minimale grondwaarde van circa €3.000,- exclusief BTW per parkeerplaats hanteert bij uitgifte. Hiermee komen de totale stichtingskosten op circa €17.500 exclusief BTW per parkeerplaats.

Voor de exploitatie zijn vier scenario's doorgerekend. Daarvan zijn twee scenario's in potentie financieel rendabel, namelijk scenario 2 en 3:

Scenario 2:
- 162 plaatsen,
- corporatie als eigenaar,
- 100% marktconforme abonnementen
- Kostprijsdekkend huurtarief: €154 per maand incl BTW.

Scenario 3:
- 162 plaatsen,
- Verkoop 79 plaatsen (49%) aan kopers koopwoningen
- Verhuur 83 plaatsen met marktconforme abonnementen
- Kostprijsdekkend huurtarief: €115 per maand incl BTW.

Het lijkt daarmee interessant om deze scenario's nader te onderzoeken. Vooral wanneer een combinatie gemaakt kan worden met nieuwe koopwoningen, zoals voorzien in de Kolenkitbuurt, kan een combinatie van huur en verkoop van plaatsen interessant zijn.

Inzet voor vergunninghouders

Er is een ook scenario doorgerekend (scenario 4) waarbij alle parkeerplaatsen volledig worden bestemd voor vergunninghouders. Doordat de opbrengsten hierbij heel laag zijn en de gemeente negatiever rekent (verplicht) leidt dit tot een tekort op de hele exploitatie van € 6,3 miljoen, zijnde €39.000 per parkeerplaats.
Eventueel is ook een combinatie van scenario 2 of 3 met parkeerplaatsen voor vergunninghouders mogelijk, met bijvoorbeeld 30 plaatsen voor vergunninghouders. Dit hangt af van de uiteindelijke inschatting van de haalbaarheid en eventuele subsidiemogelijkheden vanuit de gemeente.

3. CONTEXT EN OPGAVE

Doel parkeervoorzieningen

Het doel van de parkeervoorzieningen onder de A10 West, en daarmee van dit onderzoek, is tweeledig:

1. Het verbeteren van de uitstraling en sociale veiligheid van de onderdoorgangen onder de A10 van de Wiltzanghlaan en het Lidwijdepad.
2. Het benutten van de ruimte onder de A10 voor het realiseren van parkeerplaatsen om de geplande woningbouwontwikkelingen in Kolenkit Midden en Noord en Entreegebied Gulden Winckel mogelijk te maken. Dit zodat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (etfal), hetgeen noodzakelijk is voor de omgevingsvergunningen.

Centrale vraag onderzoek

Met welke mix van doelgroepen uit de directe omgeving is het mogelijk om op deze locatie een financieel rendabele parkeervoorziening te maken die:

1. *voldoende parkeerplaatsen biedt om de nieuwbouwontwikkelingen mogelijk te maken;*
2. *de sociale veiligheid verbetert van de A10-onderdoorgangen Wiltzanghlaan en Lidewijdepad.*

Kansen bij Parkeren onder de A10

De realisatie van parkeervoorzieningen onder de A10 biedt, naast het beantwoorden van de functionele parkeerbehoefte, ook bredere ruimtelijke en maatschappelijke kansen. Deze kansen kunnen bijdragen aan zowel de leefbaarheid in de omgeving als aan de financiële haalbaarheid van woningbouwprojecten.

Naast de genoemde aspecten in de onderzoeksvraag zien we ook aanvullende kansen bij het realiseren van het parkeren onder de A10:

1. **Verbetering van Sociale Veiligheid**
   - De onderdoorgangen onder de A10 worden momenteel vaak ervaren als onaangenaam en onveilig. De ontwikkeling van een parkeervoorziening biedt een kans om deze plekken aan te pakken. Denk aan:
     - Actieve inrichting en beheer;
     - Verbeterde verlichting;
     - Toevoeging van kunst, kleur en duidelijke routing;
     - Mogelijke aanwezigheid van functies die sociale controle bevorderen.

2. **Ruimtelijke Kwaliteitswinst op Straatniveau**
   - Door parkeren onder de A10 te concentreren, ontstaat er ruimte op maaiveldniveau:
   - Opheffen van parkeerplaatsen op straat;
   - Meer ruimte voor groen, spelen en verblijven;
   - Bijdrage aan klimaatadaptatie en wateropvang;
   - Versterking van de openbare ruimte en woonkwaliteit.

3. **Versterking van de Financiële Haalbaarheid van Woningbouw**
   - Voor woningcorporaties en ontwikkelaars biedt deze oplossing een belangrijke kans:
     - Beperken van parkeervoorzieningen op eigen kavel;
     - Verlaging van bouwkosten bij binnenstedelijke verdichting;
     - Mogelijkheid om grondwaardes marktconform te realiseren;
     - Verkleinen van onrendabele toppen, met name bij sociale woningbouw.

4. **Kwalitatieve Upgrade van Infrastructuur**
   - De onderdoorgangen kunnen integraal worden meegenomen in de verbetering van de mobiliteitsinfrastructuur:
   - Verbetering van fiets- en voetgangersroutes;
   - Herinrichting van autoverbindingen;
   - Vergroten van de verkeersveiligheid en overzichtelijkheid;
   - Versterken van de verbinding tussen buurten aan weerszijden van de A10.

Uitgangspunten
Hierbij zijn door de opdrachtgevers gezamenlijk de volgende randvoorwaarden geformuleerd:

1. De exploitatie, inclusief kapitaallasten van de begininvestering, moet minimaal kostendekkend zijn;
2. De parkeervoorziening moet verkeersveilig gerealiseerd kunnen worden;
3. De garage moet sociaal- en verkeersveilig en goed te beheren zijn.

Ruimtelijke en technische uitgangspunten volgens wUrck (2022)
In 2022 heeft bureau wUrck, in opdracht van de gemeente Amsterdam en woningcorporatie Rochdale, een verkennende studie uitgevoerd naar de ruimtelijke en technische mogelijkheden

van het realiseren van een parkeervoorziening onder de A10. Deze analyse vormt de inhoudelijke basis voor het nog op te stellen ontwerp van zowel de parkeervoorziening als de aangrenzende tunnelonderdoorgangen.

Een belangrijk uitgangspunt van de studie is dat de beschikbare ruimte primair wordt aangewend voor parkeren, en niet voor andere vastgoedfuncties zoals bijvoorbeeld een sportschool of commerciële invulling. Binnen dit uitgangspunt heeft wUrck de capaciteit van de locatie verkend, met als resultaat een bandbreedte van circa 124 tot 162 parkeerplaatsen. Deze spreiding is afhankelijk van onder andere:

- de inpassing van de rijbanen en kolommen van de A10;
- de vormgeving van de in- en uitritten;
- de mogelijke verplaatsing van bestaande ruimtelijke obstakels, waaronder twee technische ruimtes van KPN/Reggefiber (glasvezelinstallaties) die zich onder het viaduct bevinden.

Afhankelijk van de uitkomst van deze verplaatsingsoptie, kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen dus toenemen tot het maximale scenario van ca. 162 plaatsen.

Aangezien op dit moment nog onduidelijk is in hoeverre aanpassingen aan de bestaande situatie technisch en juridisch mogelijk zijn, bevat de studie van Bureau wUrck meerdere varianten die de ruimtelijke en functionele potentie van het gebied onder de A10 illustreren. Voor dit onderzoek zijn twee varianten als uitgangspunt genomen:

Variant A:
Behoud van de huidige gebouwtjes van KPN/Reggefiber, conform wUrck-variant B1. Deze variant biedt ruimte aan circa 124 parkeerplaatsen.

Variant B:
Een geoptimaliseerde herschikking en/of verkleining van de KPN/Reggefiber-ruimten, overeenkomstig de B1-optimalisatievariant van wUrck. In deze variant kan het aantal parkeerplaatsen toenemen tot circa 162 plekken.

Een belangrijk aspect dat meespeelt in de beoordeling van deze varianten is de sociale veiligheid binnen de parkeervoorziening. De bestaande gebouwtjes van KPN/Reggefiber blokkeren het zicht in de garage en vormen daarmee een risico op onoverzichtelijke en onveilige situaties. Vanuit dit perspectief is het wenselijk — zo niet noodzakelijk — om de gebouwtjes te verplaatsen of te herschikken, zodat zichtlijnen in de parkeervoorziening verbeteren en het verblijfsklimaat veiliger wordt.
Deze varianten vormen de basis voor de verdere planuitwerking en besluitvorming omtrent het ontwerp en de haalbaarheid van de parkeervoorziening onder de A10.

Rijkswaterstaat/brandveiligheid
De ruimte onder de A10 is juridisch eigendom van de gemeente Amsterdam, maar het viaduct valt onder het opstalrecht van Rijkswaterstaat, die verantwoordelijk is voor de snelweginfrastructuur boven deze locatie. Rijkswaterstaat heeft expliciet aangegeven dat het viaduct – inclusief de draagconstructie, pijlers en fundering – niet mag worden aangetast door de inrichting of het gebruik van de ondergelegen ruimte.
Daarnaast heeft Rijkswaterstaat zorgen geuit met betrekking tot de brandveiligheid, met name in relatie tot de aanwezigheid van elektrische voertuigen. Dit punt krijgt bijzondere aandacht vanwege het verhoogde risico op langdurige branden bij accubranden in elektrische auto's.

Tijdens de ruimtelijke en technische verkenning door Bureau wUrck is hierover advies ingewonnen bij adviesbureau Cauberg Huygen (zie pagina 17 van het wUrck-rapport). In aanvulling hierop heeft ingenieursbureau Van Rossum na afronding van het onderzoek de brandwerendheid tegen bezwijken van de bestaande constructie doorgerekend. Uit deze berekening blijkt dat de constructie ruimschoots voldoet aan een brandwerendheidseis van 120 minuten.

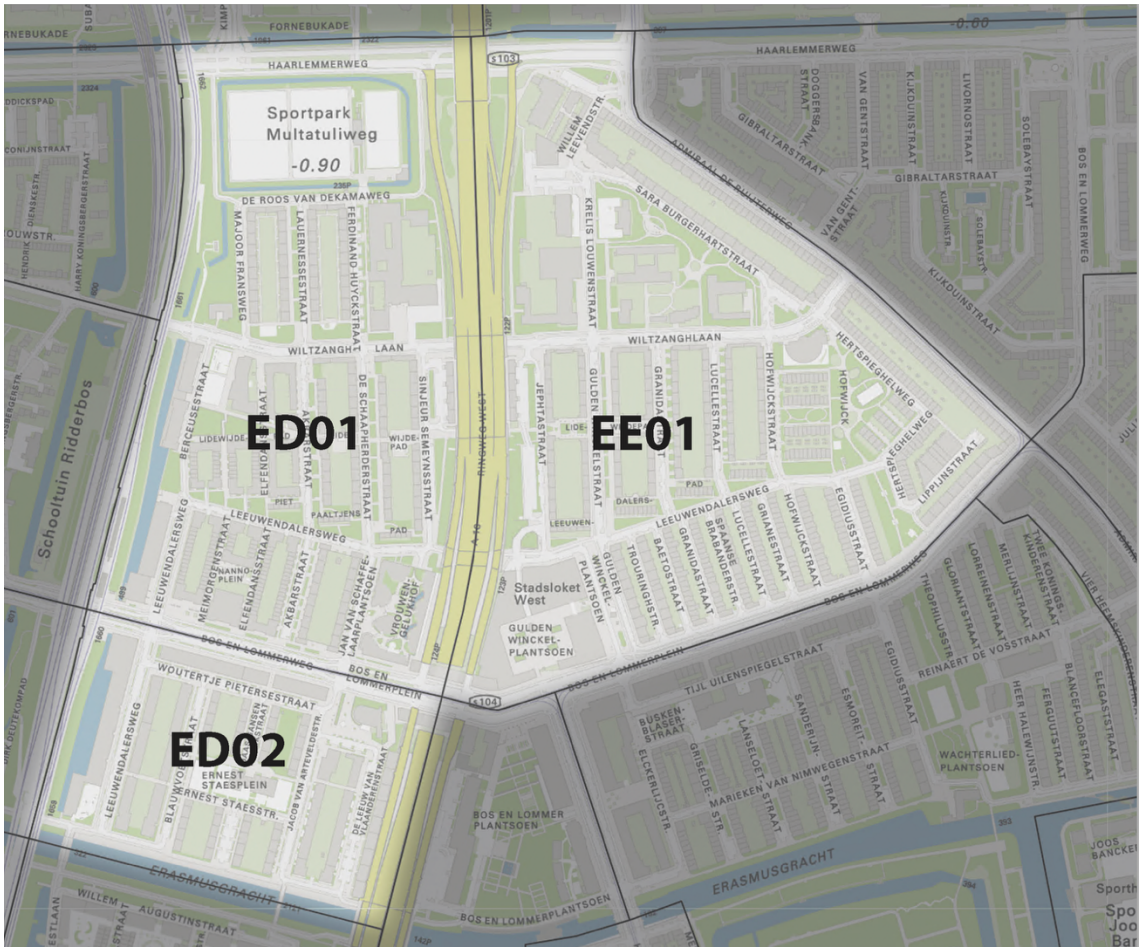
Desondanks wordt verwacht dat Rijkswaterstaat aanvullende eisen zal stellen, zoals de installatie van een sprinkler- of watermistinstallatie. In het kader van deze verwachting is in de kostenraming van het project al rekening gehouden met de aanleg van een sprinklerinstallatie, om aan mogelijke toekomstige eisen van Rijkswaterstaat tegemoet te kunnen komen.

Overige functies
Uit de onderzoeken blijkt dat de ruimte onder de A10 maar zeer beperkt is voor andere functies, met name door de grote hoeveelheid kolommen met grote ondergrondse betonblokken. Het isoleren en inpakken hiervan maakt de ruimte te laag voor bijvoorbeeld een supermarkt of sportschool. Daarbij mag er van Rijkswaterstaat niets aan het viaduct bevestigd worden.
Naast autoparkeren zijn wel zaken als fietsparkeren (mobiliteitshub), ruimte voor pakketdiensten en nutsvoorzieningen mogelijk. Omdat de opbrengsten hiervan gering zijn, zijn deze in deze studie buiten beschouwing gelaten. In een later stadium dient bekeken te worden welke ruimte er is voor dergelijke functies, met name functies die bijdragen aan meer reuring en daarmee de sociale veiligheid van de onderdoorgang en de garage.

4. UITKOMST ACTUALISATIE PARKEERBALANSEN

Kolenkit

De ontwikkelingen leiden in de Kolenkitbuurt tot een toename van de parkeerdruk. Afhankelijk van het aantal herhuisvesters dat met een parkeervergunning intrek neemt in de nieuwe woningen, kan een parkeerprobleem ontstaan in Kolenkit Noord (buurt ED01, hieronder). Echter, in de buurt ED02 is voldoende ruimte om deze extra behoefte op te vangen. De parkeerdruk in de totale Kolenkitbuurt blijft onder de 90%. Wel betekent dit dat bewoners soms verder moeten lopen.



Vergunninggebieden Kolenkitbuurt (ED01 en ED02) en Gulden Winckelbuurt (EE01)

Entreegebied

Het is de verwachting dat realisatie van de ontwikkeling van het EGW in de buurt niet leidt tot structurele parkeerproblemen. In het onderzoeksgebied zal de parkeerdruk weliswaar stijgen, maar in de buurt zal deze naar verwachting onder de 90% blijven. Er is voldoende parkeercapaciteit in de rest van het vergunningsgebied om de plannen uit te voeren. Deze capaciteit zal deels gelegen zijn binnen het EGW zelf en deels binnen de rest van buurt EE01 . Als de kleinst mogelijke garage voor de supermarkt wordt gerealiseerd ter grootte van 45 plaatsen, stijgt de parkeerdruk in buurt EE01 op de maatgevende momenten naar 76% (zondagmiddag) c.q. 69% (doordeweekse middag).

Benodigde capaciteit parkeervoorziening voor de nieuwbouw
De toekomstige parkeerbehoefte van de geplande ontwikkelingen kan binnen de ontwikkelingen en de openbare ruimte worden opgelost, mede gezien de geplande parkeergarage onder het blok van Eigen Haard in EGW. Hiermee zijn de ontwikkelingen niet (meer) afhankelijk van de realisatie van de beoogde garage onder de A10 en is het eerste deel van de onderzoeksvraag (minimaal benodigde capaciteit voor de nieuwbouw) beantwoord. Voor eventuele extra wensen op het gebied van vergroening of klimaatadaptatie is echter geen ruimte als er geen aanvullende parkeerruimte elders wordt gerealiseerd.

5. DOELGROEPEN PARKEERGARAGE

Bezoekers
Uit de parkeerbalansen blijkt dat er weinig vraag naar bezoekersparkeren is, hetgeen past bij een overwegend woonprogramma. Het bezoekersparkeren kan ook in de toekomstige situatie opgelost worden op straat en de parkeergarage van de supermarkt in Entreegebied Gulden Winckel. De ervaring is dat bezoekers, als er keuze is, het liefst op straat parkeren, zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Het is daarom niet wenselijk om de parkeervoorziening onder de A10 in te richten als bezoekersgarage, aangezien dit grotere parkeerplaatsen vereist en hogere investeringen met zich meebrengt, bijvoorbeeld voor bewegwijzering, toegangspoorten, ticket- en betaalsystemen en zwaardere eisen aan toezicht. Dit resulteert in aanzienlijk hogere investerings- en exploitatiekosten.

Vergunninghouders
Het is, op basis van de parkeerbalansen, voor de ontwikkelingen niet noodzakelijk om ook vergunninghouders te laten parkeren in de garage. Vanuit de wens om meer groen, speel- of verblijfsruimte in de wijken te realiseren, is dit echter wel wenselijk, omdat in dat geval er meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen worden opgeheven. Dit past in het gemeentelijke beleid om de openbare ruimte te vergroenen en het autoverkeer op straat te ontmoedigen (auto op afstand en uit het zicht). Ook zijn doorgaans vergunninghouders altijd bewoners uit de omgeving en leidt dit niet tot extra autoverkeer, mits er evenveel parkeerplaatsen op straat worden opgeheven.
Het nadeel is dat de opbrengsten bij bewonersvergunninghouders laag zijn: € 16,67 per maand (prijspeil 2025). Aangezien de gemeente Amsterdam de inkomsten van de parkeervergunningen ontvangt, zal de gemeente dat via een exploitatiebijdrage kunnen doen. Hiervoor moet er een aparte overeenkomst opgesteld worden tussen de gemeente en de eigenaar/exploitant van de voorziening, zoals nu al gebruikelijk bij enkele openbare garages in de stad Amsterdam.

Abonnementen bewoners nieuwbouw
In de Kolenkitbuurt en Entreegebied Gulden Winckel worden in totaal circa 1.200 nieuwbouwwoningen gerealiseerd, zie onderstaande tabel.

	sociale huur	middenhuur	vrije sector	totaal
Nieuwbouw Kolenkit Midden	281	55	49	**385**
Nieuwbouw Kolenkit Noord	172	54	54	**280**
Eureka, Ringspoorzone Noord		80	20	**100**
Entreegebied Gulden Winckel	233	123	72	**428**
Totaal	**686**	**312**	**195**	**1.193**

De toekomstige bewoners hiervan komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning[1]. Uitzondering hierop vormt het plan van Eigen Haard in Entree Gulden Winckel, waar ongeveer 35 parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld voor de koopwoningen. Dit houdt in dat voor ongeveer 1.160 woningen geen parkeergelegenheid wordt voorzien, waarvan 470 middeldure en vrijesectorwoningen.
Op basis van het gemiddelde autobezit in Amsterdam (0,4 auto per huishouden) leidt dit voor de middeldure en vrijesectorwoningen alleen al tot een potentiële parkeerbehoefte van circa 188 auto's. Dit aantal overstijgt de maximale capaciteit van de beoogde parkeergarage, die plaats biedt aan ongeveer 160 voertuigen.
Een cruciale factor in dit vraagstuk is de prijsstelling van de parkeerabonnementen. Deze tarieven liggen aanzienlijk hoger dan de kosten van een reguliere parkeervergunning voor straatparkeren.

Voor 2025 gelden binnen Amsterdam, afhankelijk van stadsdeel en parkeergarage, uiteenlopende tarieven voor bewonersparkeerabonnementen. Hieronder volgt een overzicht van de actuele tarieven:

Prijsstelling bewonersabonnementen (peildatum 2025)

Parkeergarages	exploitant	prijs per maand (incl. BTW)	omschrijving
Entrepotdok I t/m IV (Pelikaan)	gemeente	108,15	bewonersabonnement (24/7)
Kattenburg I (Hofgarage)	gemeente	54,07	bewonersabonnement (24/7)
Kattenburg II (Werfgarage)	gemeente	58,79	bewonersabonnement (24/7)
Gouden Leeuw, Groenhoven, Haardstee, Hoptille	gemeente	104,13	bewonersabonnement (24/7)
Q-Park Bos en Lommer	markt	217,5 - 384	Nacht ; Nacht + weekeinde
Parkeergarage Kruitberg	markt	147,35	bewonersabonnement (24/7)
Parkeren P+R Comeniusstraat	markt	130	24/7
Q-Park Westergasfabriek	markt	195,4 - 429,87	Nacht ; Nacht + weekeinde
Q-Park Amsterdamse Poort P23	markt	151,15 - 318,50	Nacht ; Nacht + weekeinde
Interparking Oranjekwartier	markt	209,57	bewonersabonnement (24/7)

Selectie van prijzen van bewonersabonnementen, bron: BaseValue

Voor deze locatie hanteren wij een marktconform starttarief van € 185,- per maand (inclusief BTW). Dit ligt onder de gemiddelde commerciële abonnementsprijs van ongeveer € 205,- per maand (inclusief BTW).
De keuze voor dit tarief is gebaseerd op het beperkte niveau van parkeerdruk in de omgeving en de wens om de nieuwe parkeervoorziening aantrekkelijk te positioneren voor bewoners. Bij voldoende bezettingsgraad en bewezen succes kan het tarief stapsgewijs worden verhoogd tot het niveau van vergelijkbare parkeergarages.

Verkoop aan bewoners nieuwbouw
Een aanzienlijk deel van de 195 woningen in de vrije sector zal uit koopwoningen bestaan. Voor deze kopers is het naar verwachting financieel aantrekkelijker om een parkeerplaats te kopen in plaats van te huren. Dit hangt samen met de verwachte waardegroei van parkeerruimte en de toenemende schaarste. Ook vanuit het perspectief van de exploitatie van de parkeergarage en de structurele opbrengsten is verkoop gunstig.

[1] Uitzondering hierop zijn mensen met een SV-urgentie, die mogen hun parkeervergunning meenemen.

Op basis van een verkorte marktanalyse zijn de opbrengsten per parkeerplaats geraamd. Deze analyse laat zien dat de prijzen voor parkeerplaatsen in Amsterdam sterk uiteenlopen, met een maximum dat kan oplopen tot boven de € 100.000,- VON.
Voor de betreffende locatie wordt echter uitgegaan van een gemiddelde verkoopprijs van ongeveer € 30.000 tot € 45.000,- VON.
Indien de corporatie of gemeente nadrukkelijk zeggenschap wil behouden over het beheer van de parkeervoorziening, kan ervoor gekozen worden om een meerderheid in de VvE te behouden. Dit betekent concreet dat maximaal 49% (79 plaatsen) verkocht kunnen worden bij een garagecapaciteit van 162 plaatsen, respectievelijk maximaal 61 plaatsen bij een garage met een capaciteit van 124 plaatsen.

Abonnementen voor bedrijven
In Entree Gebied Gulden Winckel zijn, volgens de telling uit 2021, nu 123 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hiervan zijn er op een doordeweekse middag slechts 55 plaatsen bezet. In de plannen worden de parkeerplaatsen op eigen terrein opgeheven ten behoeve van de beoogde nieuwbouw. Een deel van de bedrijfsruimte wordt gesloopt, maar er komen ook maatschappelijke en commerciële functies ervoor in plaats. De parkeerbehoefte hiervan hangt af van de precieze functie, maar in de parkeerbalans is nu uitgegaan van 36 plaatsen, 12 voor de maatschappelijke en 24 voor de commerciële functies. Tijdens werktijden is er op straat voldoende ruimte om in deze vraag te voorzien, omdat er dan minder bewoners aanwezig zijn.
Omdat de vraag vanuit de voorziene functies waarschijnlijk niet groot zal zijn en goed kan worden opgelost in de openbare ruimte, is voor de garage maar zeer beperkt rekening gehouden met abonnementen voor bedrijven.

6. PARKEEREXPLOITATIE
Hieronder volgt een financiële verkenning van de parkeerexploitatie en de daarbij behorende opties toegelicht. Aansluitend volgt een analyse die inzicht biedt in de financiële haalbaarheid van de verschillende scenario's.

Bouwkosten en grondwaarde
In het verleden is door het adviesbureau Spark een bouwkostenraming opgesteld. Recent heeft BaseValue een actuele schatting van de bouwkosten gemaakt op basis van het BouwkostenKompas voor de regio Amsterdam, met als peildatum 2025. Als referentie is uitgegaan van de inrichting van een parkeerveld met hoogwaardige bestrating.
De beoogde parkeervoorziening betreft in feite een met hekwerk omgeven parkeerveld, gelegen onder een constructief dak — namelijk het viaduct van de snelweg A10.
In de raming is rekening gehouden met:

- Bouwrijpmaak kosten (grondwerk, bestrating ed.);
- Inrichtingskosten (verlichting, cameratoezicht, belijning, bewegwijzering, hekwerken, sprinklerinstallatie ed.)
- Extra veiligheidsmaatregelen m.b.t. bouwen onder de snelweg (eisen van Verkeer en Waterstaat).
- Bijkomende kosten (plankosten, onvoorzien en voorbereiding en toezicht)

De totale investering per parkeerplaats bedraagt ongeveer € 14.500 exclusief BTW bij een uitvoering met circa 124 plaatsen, en ongeveer € 14.100 exclusief BTW bij een uitbreiding naar circa 162 plaatsen. In het geval van de grotere parkeervoorziening moeten de twee opstallen voor

de Reggefiber verplaatst worden. Omdat niemand weet wat er verplaatst moet worden en welke mogelijke complicaties er zijn, is met een stelpost gewerkt à € 100.000, - excl. BTW.

Grondwaarde
De gemeente Amsterdam is eigenaar van het perceel grond, kadastraal bekend als gemeente Sloten (Noord-Holland), sectie N, nummer 443, met een oppervlakte van 7.100 m². Dit perceel is gelegen onder de snelweg A10 en is ingericht als onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer, inclusief een voet- en fietspad (Wiltzanglaan), alsmede als onderdoorgang voor langzaam verkeer via het Lidewijdepad.

Voor de uitgifte van gronden ten behoeve van gebiedsontwikkeling hanteert de gemeente een grondwaardering die in principe op *residuele basis* wordt vastgesteld. Wanneer de op residuele wijze berekende grondwaarde per parkeerplaats lager is dan € 3.000,- exclusief BTW, wordt een minimale waarde per plaats van circa € 3.000,- exclusief BTW gehanteerd.

De gemeente geeft deze gronden in de regel uit in erfpacht. In de financiële onderbouwing is ervan uitgegaan dat de erfpacht bij de start van de bouw in één keer wordt afgekocht. Daarmee wordt de canon voor de eerste erfpachtperiode volledig afgekocht.
Als de gemeente zelf eigenaar blijft van de parkeervoorziening, veronderstellen we dat er geen uitgifte van grond plaats zal vinden en is er daarom geen grondwaarde van toepassing in de exploitatie.

Algemene uitgangspunten parkeerexploitatie
Om de verschillende scenario's goed te kunnen vergelijken, is een rekenmodel opgesteld waarin alle varianten zijn doorgerekend. De exploitatiekosten zijn hierbij afgezet tegen de uitgangspunten van zowel de gemeente als marktpartijen met vergelijkbare parkeerexploitaties.

In het model is een onderscheid gemaakt tussen:
- Het *exploitatiedeel*: de operationele kosten van het gebruik van de parkeerplaatsen.
- Het *eigenaarsdeel*: de kosten die samenhangen met het bezit van de stenen (de fysieke garage).

Deze onderverdeling wordt in parkeerexploitaties vaak toegepast om te beoordelen of een commerciële exploitatie door een externe partij haalbaar is. Op basis van de berekeningen blijkt echter dat de theoretische jaarhuur (de verwachte parkeeromzet minus het exploitatiedeel) in geen van de scenario's aantrekkelijk genoeg is voor een commerciële exploitant. Daarom is het scenario van verhuur aan een exploitant als onwaarschijnlijk beoordeeld en buiten beschouwing gelaten.

In plaats daarvan is uitgegaan van een situatie waarin de eigenaar de exploitatie zelf voert, of deze uitbesteedt via een beheerovereenkomst met een externe partij. Het verschil tussen beide modellen is wezenlijk: bij een huurovereenkomst draagt de exploitant het exploitatierisico (bijvoorbeeld tegenvallende omzet), terwijl dit risico bij een beheerovereenkomst volledig bij de eigenaar blijft.
De geschatte jaarlijkse kosten bedragen:

- € 250,- per parkeerplaats (exclusief btw) voor het exploitatiedeel;
- € 170,- per parkeerplaats (exclusief btw) voor het eigenaarsdeel.

Eigendomsscenario's
Naast exploitatie door een externe partij of door de grondeigenaar zelf, zijn er twee gangbare eigendomsconstructies te onderscheiden: eigendom door een belegger of door een eigenaar-gebruiker. Beide opties worden hieronder toegelicht en tegen elkaar afgewogen.

In beginsel ligt een eigenaar-gebruiker constructie het meest voor de hand. De verwachte omzetontwikkeling biedt onvoldoende perspectief voor beleggers, die doorgaans gericht zijn op stabiele en groeiende jaarlijkse opbrengsten. Een eigenaar-gebruiker is bijvoorbeeld een woningcorporatie die zowel eigenaar als exploitant is van de woningen én verantwoordelijk is voor het beheer van de parkeervoorziening. Ook de gemeente kan optreden als eigenaar-gebruiker, waarbij zij eigenaar is van de openbare ruimte en tevens de bijbehorende infrastructuur beheert en onderhoudt.

Een belegger daarentegen is een partij die primair eigenaar is van de parkeervoorziening en deze vervolgens verhuurt aan een exploitant. In dit model wordt het operationele risico in beginsel bij de exploitant neergelegd, terwijl de belegger zich richt op het verkrijgen van stabiele huuropbrengsten uit de verhuur.

Beleggingsuitgangspunt Corporaties:
Zowel de gemeente als ook de corporatie hanteren als eigenaar-gebruiker een lager disconteringsvoet als marktpartijen. In het algemeen zal een corporatie danwel gemeente een rendementseis op het eigen vermogen hanteren dat fors lager ligt dan van een marktpartij. Daar waar een marktpartij voor parkeergarages 10-15% op het eigen vermogen aan rendementseis hanteert schatten we in dat een eigenaar-gebruiker eerder 2% - 4% hanteert.

Voor de vergelijking in dit onderzoek is gerekend met de volgende uitgangspunten voor het eigenvermogen:

- **3,25%** voor eigenaar-gebruikers (gemeente) en 100% eigen vermogen;
- **4,66%** voor corporaties en 100% eigen vermogen;

Verschil in benadering gemeentelijke waardering en de waardering van corporaties:

- Corporaties hanteren een jaarlijks rendementseis gebaseerd op de eigen financieringsrente. Tevens hanteren ze een restwaarde op termijn.
- Gemeenten moeten volgens de BBV-richtlijnen jaarlijks op het vastgoed afschrijven en betalen rente op hun eigen financiering. Ze mogen tevens geen restwaarde hanteren. De financieringsrente wordt tevens jaarlijks vastgesteld en kan gedurende de looptijd variëren. De beschouwingsperiode is doorgaans 40 jaar. De gemeente Amsterdam heeft voor zeer grote investeringen deze periode verruimd tot 80 jaar. In voorliggend geval is het uitgangspunt van 40 jaar aangehouden.

SCENARIO'S TEN BEHOEVE VAN EEN RENDABELE EXPLOITATIE

Op basis van de centrale vraag, doelstellingen en kansen zijn tijdens workshopsessies met Rochdale en Gemeente (Grond en ontwikkeling en Verkeer en Openbare Ruimte) vier financiële scenario's doorgerekend. De financiële verkenning is gebaseerd op marktconforme uitgangspunten voor parkeerexploitaties met een lange doorlooptijd. Aangezien de voorziening primair bedoeld is voor bewoners van de naastgelegen woningen, is uitgegaan van een exploitatieperiode van 30 jaar, inclusief een restwaarde. Hiermee wordt gewaarborgd dat de parkeervoorziening gedurende de gehele levensduur van de woningen operationeel blijft.

In scenario 1 t/m 3 zijn twee varianten berekend, waarbij het verschil zit in het abonnementstarief:

A. maandtarief: € 185,- inclusief BTW (marktconform)
B. een kostprijs dekkend tarief, waarbij de beleggingswaarde gelijk staat aan de investering + minimale grondwaarde.

Dit geeft de volgende scenario's:

1. **Scenario 1: 124 plaatsen en 100% bewonersabonnementen; corporatie is eigenaar**
   a. 100% bewonersabonnementen; marktconforme tarieven;
   b. 100% bewonersabonnementen, (kostprijsdekkende abonnementsprijs)

2. **Scenario 2: 162 plaatsen en 100% bewonersabonnementen; corporatie is eigenaar**
   a. 100% bewonersabonnementen, marktconforme tarieven;
   b. 100% bewonersabonnementen (kostprijsdekkende abonnementsprijs)

3. **Scenario 3: 162 plaatsen, mix bewonersabonnementen en koopplaatsen**
   a. 51% bewonersabonnementen, marktconforme tarieven en 49% koop
   b. 51% bewonersabonnementen, (kostprijsdekkende abonnementsprijs) en 49% koop.

4. **Scenario 4: 100% vergunningshouders; gemeente als eigenaar**
   a. 100% vergunninghouders en actueel parkeervergunningstarief.

Uitkomsten berekeningen

1. Scenario 1: Kleine garage 124 plaatsen en 100% bewonersabonnementen
In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat een woningcorporatie het eigendom van de parkeervoorziening op zich neemt, met als doel parkeerruimte te realiseren voor (her)ontwikkeling van woningen binnen het gebied. De corporatie fungeert hierbij als eigenaar-gebruiker en draagt zelf zorg voor de exploitatie van de parkeervoorziening.
De parkeercapaciteit wordt 100% beschikbaar gesteld via bewonersabonnementen.

Resultaat:
- Resultaat: Positief € 0,525 miljoen excl. BTW bij marktconform tarief (variant 1A).
- Kostprijs dekkend tarief: € 169,- incl. BTW per maand.

2. Scenario 2: Grote voorziening en 100% bewonersabonnementen
Dit scenario is vergelijkbaar met het scenario 1 met het verschil, dat de voorziening 162 plaatsen telt in plaats van 124. In dit geval dienen ook de ruimten van de Reggefiber te worden verplaatst.

Resultaat:
- Resultaat bij marktconform tarief: Positief € 1,295 miljoen excl. BTW
- Kostprijs dekkend tarief: € 155,- incl. BTW per maand.

3. Scenario 3: 162 plaatsen, mix bewonersabonnementen en koopplaatsen
Vanuit de opbrengsten maximalisatie zijn de effecten van verkoop van parkeerplaatsen bekeken. Hierbij is ervan uitgegaan, dat de corporatie de meerderheid wil behouden in de VVE. Daarom wordt eraan gedacht om tussen 33% (1/3 van de plaatsen) tot maximaal 49% van de plaatsen te

verkopen. Door de verkoopopbrengsten kan de begininvestering sterk gedrukt worden. Hierdoor neemt het potentieel resultaat toe en/of kunnen de abonnementsprijzen mogelijk verlaagd worden.
Uitgangspunt is dat naast de VON-prijs, de kopers ook de volledige, jaarlijkse servicekosten voor de koopplaatsen dragen, evenals de daarvoor geldende belastingen.

Ook hier is het gehanteerde martkconforme abonnementstarief € 185,- inclusief BTW. Voor de koopplaatsen is een opbrengst van € 35.000, - VON per plaats gehanteerd.

Resultaat:

- Resultaat bij marktconform tarief: Positief € 1,648 miljoen excl. BTW
- Kostprijs dekkend tarief: € 115,- incl. BTW per maand.

4. Scenario 4: 100% vergunninghouders, gemeente als eigenaar

In het kader van de gemeentelijke vergroeningsambities en verdichting bij de gebiedsontwikkelingen is ook een variant onderzocht waarbij de garage volledig wordt gebruikt voor vergunninghouders. Hiermee zouden eenzelfde aantal parkeerplaatsen (162) opgeheven kunnen worden op straat, wat ruimte oplevert voor groen en verblijfsruimte. Aandachtspunt hierbij is dat dit ook gevolg heeft voor het beheer van de parkeervoorziening, bijvoorbeeld toegang van mensen die hun auto komen halen. Ook moet de gemeente verplicht afschrijven op haar vastgoed en mag geen restwaarde hanteren.

Resultaat:

- In principe is er geen sprake van parkeeromzet in de garage omdat de kasstroom van vergunning uitgifte bij de gemeente Amsterdam afdeling parkeren binnen komt.
- Er is wel van een toerekenbaar geprognosticeerde jaaromzet van circa € 26.782, - excl. BTW uitgegaan, op basis van het actuele vergunning tarief.
- Resultaat: **Negatief € 6,34 miljoen excl. BTW**
- Hierbij is rekening gehouden met een minimale grondprijs per plaats ter hoogte van € 3.000,- excl. BTW. De werkelijke netto kosten voor de gemeente zijn daarom € 480.000 excl. BTW lager. Hiermee bedraagt het netto resultaat over 30 jaar: € 5,86 miljoen excl. BTW.

Algemene conclusies:

- Op basis van marktconforme uitgangspunten zijn rendabele exploitaties mogelijk.
- Er is zeker een exploitatierisico. Er is ervan uitgegaan dat in alle gevallen alle parkeerplaatsen structureel verhuurd worden, met uitzondering van mutatieleegstand die direct weer opgevuld wordt. Een break-even-punt is bereikt bij een structurele leegstand van circa 10% van plaatsen.
- Het scenario van gedeeltelijke verkoop lijkt lucratief te zijn, echter is de vraag of de corporaties gedeeld eigendom ambiëren.
- Voor een parkeervoorziening voor uitsluitend vergunninghouders zijn de exploitatiekosten te hoog.

7. ADVIES TEN AANZIEN VAN EIGENAREN/EXPLOITANTEN

Op basis van ervaring en kennis van de beleggersmarkt is de inschatting dat er geen marktpartijen geïnteresseerd zullen zijn om te investeren in de parkeervoorziening. Voornaamste reden is dat er geen markt is voor bezoekersparkeren, wat de meeste omzet oplevert. Door de hoge exploitatiekosten in combinatie met een beperkte omzetpotentie is het verdienvermogen van de garage beperkt. Ook de beperkte grootte en de bijzondere situatie onder de A10 maken de parkeervoorziening onaantrekkelijk voor marktpartijen.

Hoewel er scenario's denkbaar zijn waarin de exploitatie kostendekkend kan zijn, zal in de huidige situatie geen marktpartij bereid zijn om risicodragend op te treden.

Conclusie

De gemeente en/of de woningcorporatie zijn de enige partijen die in staat en bereid geacht mogen worden om het eigendom en de exploitatie van de garage risicodragend te dragen. Daarbij kan de dagelijkse exploitatie eventueel worden uitbesteed aan een gespecialiseerde beheerder, waarbij het eigenaarschap bij de publieke partijen blijft.
De Directie Parkeren van de gemeente is zeer terughoudend om parkeergarages in eigendom en exploitatie te nemen. Op deze locatie dient de garage geen mobiliteitsdoel en is (in de variant dat de gemeente deze zou financieren en exploiteren) zwaar verliesgevend.