Verslag Buurtbijeenkomst II - Stedenbouwkundig kader
ARTIS Vernieuwt

19 oktober 2026

Opening en inleiding

Jolijn Goertz van De Wijde Blik doet de opening. Mechtild Linssen van ARTIS licht het programma van de avond toe. Zij is een jaar geleden aangesteld om de buurt vanaf het allereerste begin bij de vernieuwingsplannen van ARTIS te betrekken. Dat was bij het Dienstengebouw pas gebeurd toen het schetsontwerp er al lag. Daar heeft ARTIS spijt over betuigd. Tijdens het participatietraject is het ontwerp voor dat gebouw lager, korter, speelser en groener geworden, mede dankzij de inbreng van de buurt en de commissie Omgevingskwaliteit.

Er is een pamflet verspreid in de buurt, waar onwaarheden in staan. De opstellers hebben vragen aan ARTIS gesteld. De antwoorden daarop worden bij het verslag van deze avond gevoegd. Ze zullen vanavond worden beantwoord voor zover ze relevant zijn voor het Stedenbouwkundig kader dat nu op de agenda staat.

Op 19 januari jl. was de 1e buurtbijeenkomst over het Stedenbouwkundig kader. Vanavond is de 2e bijeenkomst. Er is een Procesgroep van bewoners. Die adviseert ARTIS over de manier van betrekken van de buurt. Daar is het programma voor deze avond voorbesproken. Geadviseerd is om het 2e deel van de avond toe te spitsen op de varianten voor het parkeerterrein. Want die waren op 19 januari nog niet bekend. Dus dat gaan we straks doen.

Interview met ARTIS en gemeente

Jolijn interviewt Emil Polak van het MT van ARTIS en Robbie van Beveren van stadsdeelcentrum. *Waarom werken ARTIS en gemeente samen o.l.v. MUST Stedebouw aan een Stedenbouwkundig kader voor de vernieuwingsplannen van ARTIS?*

Emil vertelt: We zijn hier 1,5 jaar geleden mee gestart op advies van de Commissie Integrale Omgevings Kwaliteit. Die zei: het is belangrijk de toekomstplannen van ARTIS te relateren aan de plannen van de gemeente voor de omgeving van het park. Ook omdat het huidige omgevingsplan op onderdelen gedateerd is, is het goed ieders actuele beleid op elkaar af te stemmen. Zo hebben beide partijen duurzaamheidsambities die elkaar kunnen versterken.

Robbie vertelt: Ik ben als gebiedsmanager van stadsdeelcentrum het eerste aanspreekpunt voor bewoners en bedrijven. De gemeente vindt het belangrijk om vroegtijdig betrokken te zijn bij de plannen van ARTIS. Het samen ontwikkelen van een Stedenbouwkundig kader is daar een goede vorm voor. De gemeente vindt het belangrijk dat de buurt daarbij betrokken wordt. Zodat haar inbreng in het eindresultaat kan worden verwerkt.

Mechtild sluit het inleidende gedeelte af met een dia die laat zien hoe het vervolgproces eruitziet. De volgende reactiegelegenheid voor de buurt op het Stedenbouwkundig kader is de stadsdeelcommissie.

Presentatie stedenbouwkundig kader deel 1

Wouter Veldhuis van MUST Stedebouw licht toe: Ik ga geen plannen presenteren. Ik ga ideeën presenteren voor een Stedenbouwkundig kader voor toekomstige plannen. De bedoeling is dat het uiteindelijke Stedenbouwkundige kader de bandbreedten aangeeft waarbinnen toekomstige plannen kunnen worden ontwikkeld. Daarbij gaat het om grotere toekomstplannen. Kleine dingen als vergroening van plekken in de tuinen is natuurlijk ook belangrijk en blijft gewoon doorgaan.

ARTIS wil zich de komende jaren blijven ontwikkelen als een groene, historische tuin waar natuur en educatie centraal staan. Daarbij wordt ingezet op meer ruimte voor groen en water, grotere en kwalitatief betere dierenverblijven en het behoud van de bijzondere historische sfeer van het park.

De ontwikkeling van dierenverblijven is een belangrijk onderdeel van deze ambitie. ARTIS wil dieren meer ruimte bieden en ook het aantal dieren verminderen. Het vertrek van de zeeleeuwen is hiervan een voorbeeld. De nadruk ligt op de kwaliteit van de verblijven en het welzijn van de dieren en de rol die de diersoort speelt in het educatieprogramma.

Ook wil ARTIS haar educatieve rol verder versterken en meer bezoekers bewust maken van het belang van natuur en biodiversiteit.

Bezoekersaantallen en toekomstige ontwikkelingen
ARTIS heeft de ambitie om terug te groeien naar het bezoekersaantal van vóór de coronaperiode: ruim 1,4 miljoen bezoekers per jaar. Het park is daarop ingericht. Rekening wordt gehouden met verschillende bezoekersgroepen en spreiding van bezoekers over de tuin en over het jaar.

De vernieuwing van ARTIS vindt stapsgewijs plaats. Het Aquarium is een voorbeeld van een omvangrijk project dat zorgvuldig wordt uitgevoerd. Dergelijke projecten vragen veel tijd en financiële middelen. Daarom is het niet mogelijk om alle toekomstige ontwikkelingen gelijktijdig te realiseren.

ARTIS is zich daarnaast bewust van de andere ontwikkelingen in de Plantagebuurt. Juist daarom is samenwerking met de gemeente belangrijk, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid, vergroening en wateroverlast door hevige regenval.

Van de vorige bewonersbijeenkomst naar vier uitgangspunten
Tijdens de bijeenkomst van 19 januari hebben bewoners hun ideeën, wensen en zorgen gedeeld. ARTIS heeft deze inbreng, samen met verdere gesprekken met de gemeente en interne overleggen, vertaald naar vier uitgangspunten voor het Stedenbouwkundig kader.

1. Behoud van de historische identiteit. De bijzondere structuur, historische gebouwen en romantische sfeer van ARTIS moeten behouden blijven.

2. Verbetering van de bereikbaarheid. Er moet aandacht zijn voor gespreide bezoekersstromen en een betere organisatie van het groepsvervoer.

3. Meer ruimte voor groen en water. ARTIS wil inzetten op minder verharding, meer groen, waterberging en groene verbindingen tussen het park en de omliggende buurt.

4. Aandacht voor de verschillende karakters aan de randen van ARTIS: markante gebouwen langs de lanen met doorkijken naar het park, eigentijdse buitenverblijven met ingepaste binnenverblijven in de nieuwe tuin en een informele groene rand aan de oostkant. Deze verschillen vormen een belangrijk uitgangspunt voor toekomstige ontwikkelingen.

Een eerste voorstel voor het stedenbouwkundig kader
Op basis van deze uitgangspunten is een eerste versie van het Stedenbouwkundig kader opgesteld. Dit is nadrukkelijk een voorlopig document dat ARTIS wil gebruiken om samen met de gemeente verder te onderzoeken wat mogelijk en wenselijk is.

In het voorstel wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende delen van het park: voortuin, middentuin, achtertuin en nieuwe tuin. Ieder deel heeft een eigen karakter, dat ook bij toekomstige ontwikkelingen herkenbaar moet blijven.

Daarnaast wordt gekeken naar het behouden en versterken van zichtlijnen en doorkijken in het park. Historische verbindingen kunnen waar mogelijk worden hersteld. Ook wordt onderzocht hoe de entree en de omgeving van de Plantage Kerklaan beter kunnen worden ingericht.

Een belangrijk uitgangspunt is dat gebouwen afzonderlijk herkenbaar blijven en niet één aaneengesloten bebouwingswand vormen.

Vragen vanuit de zaal over deel 1

- V: Wouter noemt het rommelig bij de Plantage Kerklaan. Wat bedoelt hij daarmee?
- A: Tram, fietsen, plek rondom entree, fietspad bij de Nijlpaardenbrug. Bomen staan er niet meer en de bomen die er wel staan zijn er slecht aan toe. Dat soort dingen.
- Een aantal aanwezigen knikt dat ze dit herkennen.

- V: Op de dia met de planning worden bij het vervolg geen data genoemd.
- A: Er staat nog geen afspraak met Welstand, de eerstvolgende stap. Er zijn geen deadlines verbonden aan het kader, maar vanuit ARTIS is er wel de wens om vaart te maken.

- V: Lees ik het goed dat het MahatmaGhandi-plantsoen wordt opgeheven?
- A: Mogelijk kan dat. Nu ligt de helft van het plantsoen op ARTIS-terrein, de andere helft op gemeentegrond.

- V: De stedelijke biodiversiteit van het plantsoen is groot.
- A: We hebben nog niet naar de biodiversiteit van het plantsoen gekeken, maar als er iets nieuws op het parkeerterrein gedaan wordt, zal de eerdere bestemming zeker meegenomen worden. Toegezegd wordt dat in het verslag een kaart wordt opgenomen waarop zichtbaar is welk deel van het plantsoen van ARTIS is en welk deel van de gemeente. *Dat kaartje zit in deel 2 van de presentatie van MUST dat nog niet was vertoond.*

- V: Hoeveel auto's kunnen nu op het parkeerterrein staan en hoeveel moeten dat er straks zijn?
- A: Er is ruimte voor ongeveer 500 auto's, waarbij een deel van het terrein ook wordt gebruikt voor touringcars. ARTIS ziet dit aantal in de toekomst als maximum.

- V: Er zou een klimbos voor kinderen komen langs het Entrepotdok. Is dat nu van de baan?
- A: Er wordt wel gekeken naar een buitenverblijf voor dieren maar niet voor kinderen. Voor kinderen is er een speelplek naast het leeuwenverblijf.

- V: Zijn de zorgen van de buurt over de geluidseffecten niet meegenomen?
- A: Ervanuit gaande dat het over het toekomstige Dienstengebouw gaat; er is onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van het dienstencentrum op de omgeving nu. Uitgangspunt voor de situatie als het Dienstengebouw er staat is dat de geluidseffecten niet mogen toenemen.

Presentatie stedenbouwkundig kader deel 2: varianten voor het parkeerterrein

Het tweede deel van de presentatie gaat over de toekomst van het parkeerterrein van ARTIS. Daarbij wordt gekeken naar de huidige situatie, de behoefte aan parkeerruimte en de mogelijkheden om het terrein in de toekomst anders in te richten.

De huidige parkeersituatie
Het huidige parkeerterrein loopt door tot aan het olifantenverblijf. Er is ruimte voor ongeveer 500 auto's, waarbij een deel van het terrein ook wordt gebruikt voor touringcars. Op drukke dagen staan er meer dan 410 auto's geparkeerd. In het afgelopen jaar zijn op 82 dagen verkeersregelaars ingezet om het verkeer in goede banen te leiden en bezoekers waar nodig door te verwijzen naar andere parkeergarages.

Ook touringcars maken gebruik van het terrein. De gemeente Amsterdam hanteert hiervoor een ontheffingsbeleid. Touringcars mogen alleen onder bepaalde voorwaarden de binnenstad in, bijvoorbeeld voor educatieve groepen of mensen die slecht ter been zijn. Voor ARTIS gaat het voornamelijk om schoolklassen, vooral in de periodes vlak voor en na de zomervakantie.

Veel touringcars zetten leerlingen af en vertrekken daarna weer. Er is voldoende ruimte nodig om veilig te kunnen keren. Hoewel de gemeente het aantal touringcars in de binnenstad wil beperken, blijft de bereikbaarheid voor schoolgroepen een belangrijk aandachtspunt.

Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat het parkeerterrein ook wordt gebruikt door mensen die ARTIS niet bezoeken. ARTIS bevestigt dat dit is toegestaan, omdat het terrein openbaar toegankelijk is.

Huidige bestemmingsplan
Voordat Wouter varianten voor het parkeerterrein gaat toelichten, laat hij zien wat volgens het huidige bestemmingsplan is toegestaan. Dat bestemmingsplan dateert uit eind jaren 90. Daarin is vastgelegd dat ARTIS een grote ondergrondse parkeergarage mag bouwen voor meer dan het huidige aantal auto’s op het parkeerterrein. Daar bovenop mogen dierenverblijven komen van 12 meter hoog.

Meer ruimte voor dieren en groen
ARTIS wil het parkeerterrein in de toekomst anders benutten. De ambitie is om meer ruimte te creëren voor dierenverblijven en groen. Tegelijkertijd wil ze de benodigde parkeercapaciteit behouden.

Onder meer wordt gedacht aan uitbreiding van de verblijven voor olifanten en reptielen. Het huidige bestemmingsplan, dat dateert uit de jaren negentig, biedt mogelijkheden voor een ondergrondse parkeergarage met daarboven dierenverblijven tot 12 meter hoog aan de Plantage Kerklaan en 15 meter hoog aan de kant van het huidige olifantenverblijf.

ARTIS wil onderzoeken hoe een toekomstige parkeervoorziening flexibel kan worden ingericht. Als het autogebruik in de toekomst afneemt, zou ook de parkeercapaciteit kunnen worden afgeschaald.

Daarnaast is er aandacht voor fietsparkeren. De huidige fietsenstalling wordt onvoldoende gevonden en gebruikt. ARTIS wil een aantrekkelijke voorziening realiseren die bezoekers stimuleert hun fiets op de daarvoor bestemde plek te parkeren.

Zes mogelijke parkeervarianten
Om de mogelijkheden te verkennen, heeft MUST zes parkeervarianten opgesteld. Deze zijn bedoeld om het gesprek met bewoners te voeren over wat mogelijk en wenselijk is. Het gaat nadrukkelijk niet om ontwerpen. Er zijn nog geen voorkeursvarianten gekozen, niet door ARTIS en ook niet door de gemeente. ARTIS en de gemeente willen eerst horen hoe omwonenden tegen de verschillende mogelijkheden aankijken, voordat zij verdere keuzes maken.

- De varianten 1 en 2 gaan uit van een bovengrondse parkeergarage. Variant 1 heeft aan de Plantage Kerklaan ruimte voor touringcars. Variant 2 gaat uit van een halteplek elders voor touringcars. Variant 1 is 6 lagen hoog (18 tot 20 meter). Variant 2 is 4 lagen hoog (12 tot 14

meter). Variant 1 heeft een losse fietsenstalling op de begane grond. Bij variant 2 zit de fietsenstalling ook op de begane grond, maar onderin de parkeergarage.
- Variant 3 en 4 gaan uit van een ondergrondse parkeergarage met een fietsenstalling op de begane grond. Variant 3 heeft ruimte voor touringcars aan de Plantage Kerklaan. Variant 4 gaat uit van een halteplek voor touringcars elders en heeft dus meer ruimte voor groen op die plek.

Deze oplossingen vragen aanzienlijke investeringen, waarvoor ARTIS op dit moment niet over de financiële middelen beschikt. Daarnaast zijn ook twee varianten onderzocht die gefaseerd kunnen worden uitgevoerd.

- Variant 5 en 6 gaan uit van twee parkeerlagen en een eerste en tweede fase. De tweede fase (met nog maar één parkeerlaag) kan op termijn ingaan, als het aantal parkeerplekken kan worden afgeschaald. Variant 1 heeft 1 laag ondergronds en 1 laag op maaiveld (begane grond). Variant 2 heeft 1 laag op maaiveld en 1 laag op een dek. De bovenste laag kun je in de tweede fase afbreken of een nieuwe bestemming geven voor dieren en/of groen.

Vragen vanuit de zaal over de varianten voor het parkeerterrein

- V: Willen we dan ook een parkeergarage zijn voor de buurt (oost)?
- A: ARTIS is daar niet per se op tegen. Als de gemeente de buurt wil vergroenen en buren wil laten parkeren op het ARTIS-terrein valt daarover te praten, maar daar moet dan wel geld vanuit de gemeente voor komen. Om dat niet duurder te laten zijn dan parkeren op straat.

- V: Begrijp ik dat de gebouwen volgens het huidige bestemmingsplan niet hoger mogen zijn dan 12 meter?
- A: Dat geldt alleen voor het bouwvlak aan de Plantage Kerklaan op het huidige parkeerterrein. Daarvoor geldt een apart bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voor de locatie van het Dienstengebouw staat meer hoogte toe. Zoals eerder is gezegd, het huidige bestemmingsplan is oud; we maken een Stedenbouwkundig kader om daar waar ARTIS en gemeente dat wenselijk vinden af te wijken van het bestemmingsplan.

- V: Aan wat voor gebouwen moeten we denken op het huidige parkeerterrein?
- A: Het zijn volumes die later ontworpen moeten worden. Bij de nieuwe tuin aan het Entrepotdok wordt gedacht aan vergroende parkeervoorzieningen en dierenverblijven zoals die van de leeuwen (heuvels).

- V: Het huidige parkeerterrein doet het prima, waarom moet dat weg?
- A: We willen graag een mannenstal voor de olifanten bijbouwen. Zodat we weer een complete kudde hebben. Daarvoor kan alleen plaats worden gemaakt op het parkeerterrein.

- V: Waar moeten de touringcars halteren bij de varianten zonder touringcars?
- A: Dat is een goede vraag. ARTIS en gemeente zijn daar nog niet uit. ARTIS vindt het een goede suggestie uit de buurt om een halteplek te maken op de Plantage Middenlaan ter hoogte van het ARTIS-plein. Maar de gemeente heeft geen geld voor de aanpassingen die daarvoor nodig zijn. En er is ook nog geen overeenstemming over de vraag hoe de touringcars dan de stad uit moeten rijden.

- V: Fietsparkeren op het parkeerterrein gaat niet werken. De ervaring is dat fietsers in de stad zo dicht mogelijk bij de ingang gaan staan. Kan er geen ondergrondse fietsenstalling bij de entree komen, waar het Planetariumgebouw wordt vernieuwd?
- A: Dat is overwogen, maar daar is in het entreegebied geen ruimte voor. We willen daarom een goede bovengrondse fietsenstalling bij het parkeerterrein. Wij hopen het aantal opties op de Plantage Kerklaan te beperken zodat mensen hun fietsen in de stalling gaan zetten. We zorgen

voor een betere routing en vragen de gemeente om te handhaven. Bij het Leidseplein heeft dat gewerkt.

- V: Fietsparkeren, wat is de voorziene capaciteit van die fietsenstalling, zal die groter worden?
  A: Daar hebben we nog niet naar gekeken. Dat is een belangrijke vervolgvraag.

- V: Het is niet mogelijk het aantal auto's te minderen, dat is ook uit onderzoek gebleken, dus die tweede fase is een wassen neus.

A: Niemand kan in de verre toekomst kijken, maar ARTIS meent serieus dat, als de ontwikkeling van de mobiliteit daartoe aanleiding geeft, het wenselijk is het aantal parkeerplaatsen te verkleinen en de hoeveelheid groen en ruimte voor dieren te vergroten.

Opstap naar twee groepsgesprekken

De gepresenteerde varianten vormen de basis voor het verdere gesprek met bewoners. De groep wordt in tweeën gesplitst. Tijdens de groepsgesprekken wordt dieper ingegaan op de verschillende mogelijkheden voor het parkeerterrein.

ARTIS wil met deze gesprekken inzicht krijgen in welke aandachtspunten voor de buurt belangrijk zijn. De opgehaalde aandachtspunten worden meegenomen naar het atelier met de gemeente, waar het Stedenbouwkundig kader definitief wordt gemaakt voor het stadsdeelbestuur.

Verslag van groep 1 (met Isabelle en Mechtild)

In het eerste kwartier worden de aanwezigen gevraagd om bij Isabelle het A3-vel met de zes varianten op te halen met een potlood en kleine groepjes van 2 of 3 personen te vormen. De groepjes worden gevraagd de 6 varianten na te lopen op hun plus- en minpunten en vervolgens een voorkeursvariant te kiezen.

Samenvattend
Het groepsgesprek daarna laat zien dat verreweg de meesten het wenselijk vinden dat een andere plek voor touringcars wordt gevonden, zodat die ruimte beschikbaar komt. Een halteplek om kinderen en mensen die slecht ter been zijn uit- en in te laten stappen en daarna de stad te verlaten, zou mogelijk gemaakt moeten worden. De overgrote meerderheid keert zich tegen een hoge bovengrondse parkeergarage. Wel is er bij velen begrip voor dat ARTIS aanhikt tegen de financiële consequenties van een ondergrondse parkeergarage. Daarom koersen de meesten aan op variant 5 of 6. Daarvan wordt de tweede fase door de één als toekomstperspectief toegejuicht en door de ander als niet realistisch gezien.

Vragen vooraf en tijdens de discussie

- V: ARTIS heeft altijd gezegd dat ondergronds parkeren te duur is en dat ze dat dus niet gaat realiseren. Waarom dan toch varianten met ondergronds parkeren laten zien? Dat is toch niet serieus te nemen?
- A: Het klopt dat ARTIS hier nu onvoldoende middelen voor heeft. Maar als daar wel geld voor zou komen, sluit ARTIS een ondergrondse parkeergarage op dit moment nog niet uit. Omdat dat geld heel onzeker is, zijn meerdere varianten op tafel gelegd. Mede op basis van de reacties uit de buurt gaan ARTIS en gemeente proberen tot overeenstemming te komen over de bandbreedte waarbinnen ARIS de oplossing zal moeten zoeken.

- V: Waarom 500 parkeerplaatsen voor slechts 32 piekdagen?
- A: ARTIS wil ook op de drukste dagen goed bereikbaar blijven voor bezoekers, waaronder gezinnen met kinderen en grootouders met kleinkinderen. We willen deze bezoekers graag kunnen ontvangen, zowel vanwege onze maatschappelijke en educatieve rol als vanwege de

inkomsten die nodig zijn om ARTIS draaiende te houden. Daarom gaan we op dit moment uit van 500 parkeerplaatsen. Wanneer we concreet met de plannen voor het parkeerterrein aan de slag gaan, bekijken we opnieuw hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn.

- V: Waarom zoeken jullie de samenwerking niet op met andere culturele instellingen in de buurt die ook belang hebben bij een goede in- en uitstapplek voor touringcars? Het Verzetsmuseum, het Holocaustmuseum, ze hebben allemaal belang bij een halteplek voor touringcars van waaruit groepen naar hun bestemming kunnen lopen.
- A: Die samenwerking is er al. We zijn (bestuurs)lid van het Plantagenetwerk, waarin alle instellingen samenwerken. En allen geven aan dat ook voor hen een veilige halteplek in de buurt essentieel is.

- V: Kan er een ondergrondse fietsenstalling komen, zoals bij de Universiteit en op het Leidseplein?
- A: Daar is bij de entree geen ruimte voor. Bij het parkeerterrein van ARTIS zou dat een optie kunnen zijn.

- V: Waarom is hier niemand van de directie of van MUST Stedebouw?
- A: Emil Polka, MT-lid, is aanwezig bij de andere groep. Mila Roelofsen is er van MUST en Isabelle en Mechtild van ARTIS hebben een kort lijntje naar de directie. Uiteraard ontvangen zij ook het verslag van dit gesprek.

Welk groepje heeft als voorkeursvariant gekozen voor een variant met touringcars?
Slechts één bewoner steekt zijn hand op. Maar die blijkt de vraag verkeerd begrepen te hebben. Die vindt het belangrijk dat touringcars met kinderen en mensen die slecht ter been zijn naar ARTIS kunnen blijven komen. Hij vindt daarvoor een halteplek voor in- en uitstappen, bijvoorbeeld op de Plantage Middenlaan ter hoogte van het Artisplein voldoende. Daarvoor hoeft geen parkeerterrein te worden gemaakt, dat veel ruimte inneemt die beter kan worden benut voor groen en dieren. Dat wordt breed gedeeld, al reageert één iemand dat de bewoners van de Plantage Middenlaan niet op een halteplek voor touringcars zitten te wachten.

Er is nog geen overeenstemming met de gemeente over een geschikte halteplek voor touringcars en over de in- en uitrijroute voor touringcars uit de stad. Nu kunnen bussen keren op het parkeerterrein van ARTIS, waardoor ze dezelfde weg terug kunnen rijden als heen. Als ze ergens bij de entree van ARTIS zouden gaan halteren, kunnen ze niet weg, want keren op de kop van de Plantage Kerklaan is niet mogelijk; daarvoor is de ruimte te krap. Dat brengt iemand op het voorstel om de halteplek bij het Wereldmuseum te zoeken of bij het Aquarium te maken en daar een entree te maken voor groepen. Daarop reageert ARTIS dat het idee van een ingang voor leden op die plek nog steeds actueel is, maar dat het idee is losgelaten om daar ook groepen te ontvangen. Die blijven we ontvangen bij de hoofdentree, dicht bij Micropia, Groote Museum en Planetarium, waar ook alle belangrijke toegangsfaciliteiten zijn.

Veel deelnemers noemen als bezwaar van de variant met touringcars op het parkeerterrein dat het Mahatma Ghandiplantsoen verdwijnt. Rembrandt Sutorius heeft destijds geen 100% toezegging gedaan, maar bezorgde bewoners over het plantsoen zijn meerdere keren door hem gerustgesteld.

De enige die aanvankelijk zijn hand opstak voor een variant met touringcars pleit vurig voor groen met een arboretum op het huidige parkeerterrein.

Overige bezwaren tegen touringcars op het parkeerterrein zijn: de milieuvervuiling die ze brengen (al worden het steeds vaker elektrische bussen), de geluidsoverlast van airco's die blijven draaien (ook al staat er op borden dat dit niet de bedoeling is) en de onveilige kruising van touringcars en fietsers naar de Nijlpaardenbrug.

Welk groepje heeft als voorkeur een van de gefaseerde varianten?
Hierop reageren meerdere groepjes. Positieve argumenten zijn: in de tweede fase komt dan meer ruimte voor dieren en minder auto's.

Daarop wordt opnieuw gereageerd dat die tweede fase er waarschijnlijk nooit gaat komen; alleen al vanwege de parkeerinkomsten. Daarop reageert een ander dat dit te pessimistisch wordt gevonden. ARTIS zou het ook hebben kunnen laten bij de varianten 1 t/m 4. Deze bewoner pleit voor 5 of 6.

Een ander pleit voor 5 of 6 omdat het doodzonde zou zijn als veel geld gestoken wordt in een parkeergarage die in de toekomst leeg komt te staan. Daarop vullen anderen aan dat 5 en zeker 6 ook vanuit financieel oogpunt wenselijker zijn dan de andere varianten.

Daarop wordt gereageerd dat de eerste fase dan wel mooi en groen moet worden gemaakt. Want het kan zomaar jaren duren voordat fase 2 aan de beurt is, als die er al ooit komt.

Het Mahatma Ghandi-plantsoen wordt opnieuw naar voren gebracht. Kan het programma niet naar achteren worden geschoven zodat het plantsoen blijft bestaan? Mila van MUST geeft aan dat ze op de millimeter gepuzzeld heeft met de afmetingen die nodig zijn voor de olifanten en de parkeerplaatsen. Als die het uitgangspunt blijven, wordt het lastig het plantsoen zoals het nu is geheel te handhaven, maar zij ziet wel mogelijkheden om de waarde van (de biodiversiteit in) het plantsoen in stand te houden.

Iemand stelt als essentiële vraag hoe groot de kans is dat olifanten in eeuwige gevangenschap zich mogen blijven voortplanten? Hij denkt dat hier een einde aan komt en dat ARTIS een verantwoordelijkheid heeft om goed te blijven zorgen voor de huidige kudde.

Iemand vraagt zich af hoe hij de bouw van variant 5 moet voorstellen. Als die ondergrondse bak wordt gemaakt, mis je een groot stuk parkeerterrein. Dan kan daar 1,5 jaar niet geparkeerd worden. Het is goed mogelijk dat al die mensen die nu met de auto komen daar dan aan gewend zijn en je meteen naar fase 2 kunt. Daarop wordt enthousiast gereageerd, dat het inderdaad niet onbelangrijk is om na te denken over de realisatiefase. ARTIS bevestigt dat dit een belangrijk punt is, maar dat nog nagedacht moet worden over de bouwlogistiek en bereikbaarheid tijdens de bouw.

Welk groepje heeft als voorkeur een andere variant?
De eerste die hierop reageert is de persoon die voorziet dat ARTIS de olifantendames nog jaren moet houden, maar geen extra mannetjesverblijf nodig heeft. Hij pleit ervoor om de huidige grootte van het parkeerterrein te handhaven en open en half open te bestraten en een heleboel bomen neer te zetten.

Een ander mist het idee van een pendeldienst vanaf parkeerplaatsen aan de rand van de stad. Daarop reageert ARTIS dat zij dagelijks bezoekers spreekt die van ver komen en uitspreken hoe belangrijk het voor hen is dat ze met de auto kunnen komen. Daarop reageert iemand dat ARTIS moet luisteren en suggesties niet moet tegenspreken. Daarop reageert ARTIS dat zij enkel context schetst.

Duidelijk spreekt de meerderheid zich uit tegen de varianten met een bovengrondse parkeergarage vanwege de hoogtes. Iemand vindt dat er dan een gigantisch gebouw komt te staan, waardoor het open karakter van het Entrepotdok wordt verpest. De ondergrondse varianten spreken wel aan, maar zijn duur en misschien niet toekomstbestendig. Want het zou zonder zijn als ze leeg komen te staan. Daarbij oppert iemand het idee van een schuilkelder. Die zijn in de toekomst wellicht nodig. En als die nodig zijn, komt daar wellicht geld voor beschikbaar. Aan de gemeente wordt gevraagd of hier plannen voor zijn. Het antwoord is vooralsnog niet. Ook worden vragen gesteld over de overlast tijdens de uitvoering van een ondergrondse garage. Zo'n gebouw kost veel tijd en ruimte om te realiseren. En aandacht wordt gevraagd voor het risico van brand door elektrisch verkeer in de ondergrondse parkeervarianten.

Tot slot vraagt iemand aandacht voor de (bak)fietsen in de Plantage Kerklaan. De stoepen zijn vaak onbegaanbaar. Het zou fijn zijn als gebruikers van bakfietsen gestimuleerd zouden worden om het fietsparkeerterrein te gebruiken. Dat kan al op korte termijn. Dat wordt door ARTIS bevestigd.

De aanwezigen worden bedankt voor hun inbreng. Het is iedere keer lastig om recht te doen aan iedereen. Hopelijk heeft iedereen kwijt gekund wat hij/zij het allerbelangrijkste vindt. Er komt een verslag en we hopen dat iedereen zich daarin herkent.

Verslag van groep 2 (met Jolijn en Leonie)

Samenvattend
Het gesprek liet zien dat er verschillende opvattingen bestaan over de beste invulling van het parkeerterrein. De hoogte en omvang van de parkeervoorziening, de financiële haalbaarheid en de mogelijkheden om in de toekomst parkeerplaatsen te verminderen, zijn belangrijke aandachtspunten. Variant 1 riep vanwege de hoogte bezwaren op. De meeste aanwezigen geven een voorkeur aan voor (een van de) flexibele oplossingen. Daarnaast vroegen bewoners aandacht voor vergroening, biodiversiteit en de bereikbaarheid van ARTIS.

Voorkeuren voor de parkeervarianten
Een buurtbewoner sprak een voorkeur uit voor variant 6. Volgens deze bewoner biedt deze variant het beste compromis tussen ruimtegebruik, kosten en flexibiliteit. Variant 5 werd ook als aantrekkelijk gezien, maar is duurder.

Een andere aanwezige pleitte voor een zo laag mogelijke parkeervoorziening. Daarbij werd gewezen op het belang van biodiversiteit in de stad. Een lager gebouw zorgt voor minder schaduw, waardoor de bestaande natuur en de zonnige plekken langs het water beter behouden kunnen blijven.

Wouter Veldhuis lichtte toe dat de hoogte van de parkeervoorziening een dilemma vormt. Een lagere parkeervoorziening betekent dat er dieper gebouwd moet worden, wat gevolgen kan hebben voor de waterhuishouding. Bij een volledig ondergrondse garage zijn bijvoorbeeld pompen nodig om wateroverlast te voorkomen. Iedere variant heeft voor- en nadelen. Het gaat erom hierin een goede balans te vinden.

Parkeercapaciteit en duurzaamheid
Een buurtbewoner complimenteerde ARTIS met de keuze/ variant om niet volledig ondergronds te bouwen en met de ambitie om meer ruimte te maken voor dieren. Tegelijkertijd miste deze bewoner een variant waarbij de parkeercapaciteit nu al wordt teruggebracht naar bijvoorbeeld 200 of 300 auto's. Volgens de bewoner zou ARTIS daarmee beter aansluiten bij de eigen duurzaamheidsambities.

Ook werd gevraagd naar de mogelijkheid om gebruik te maken van bestaande parkeergarages in de omgeving. Dit was tijdens een eerdere bijeenkomst al ter sprake gekomen.
Emil Polak gaf aan dat ARTIS deze mogelijkheid heeft onderzocht. In nabijgelegen garages is echter onvoldoende capaciteit beschikbaar, onder andere doordat parkeerplaatsen worden gebruikt door vergunninghouders en eigenaren die plekken verhuren aan derden.

Emil benadrukte dat ARTIS bezoekers niet actief stimuleert om met de auto te komen, maar wel goed bereikbaar wil blijven. Het aantal tramverbindingen naar ARTIS is de afgelopen jaren afgenomen en er ligt geen treinstation direct naast het park (zoals in Antwerpen of Berlijn). ARTIS kan het reisgedrag van bezoekers niet volledig beïnvloeden.

Daarnaast zijn de inkomsten uit parkeren, als onderdeel van o.a. de kaartverkoop, belangrijk voor het onderhoud en de exploitatie van het park. Het direct verminderen van de parkeercapaciteit brengt volgens ARTIS grote risico's met zich mee. Bezoekers kunnen besluiten niet meer naar ARTIS te komen. ARTIS krijgt daarbij beperkte steun vanuit de gemeente. Dus een gezonde mix van inkomsten is essentieel.

Kosten en flexibiliteit
Een buurtbewoner vroeg zich af hoe realistisch sommige gepresenteerde varianten zijn. Volgens deze bewoner is nu al bekend dat bepaalde varianten financieel niet haalbaar zijn voor ARTIS. Ook verwees de bewoner naar onderzoek waaruit zou blijken dat het aantal auto's in 2050 nog niet is afgenomen. Daarmee zette de bewoner vraagtekens bij de haalbaarheid van varianten die uitgaan van een afnemende parkeerbehoefte. De bewoner noemde het presenteren van deze varianten daarom een 'wassen neus'. Wouter Veldhuis gaf aan deze kwalificatie beledigend te vinden, omdat er serieus is gewerkt aan het onderzoeken en uitwerken van de verschillende mogelijkheden.

Een andere aanwezige vroeg hoe lang het duurt voordat de investering in een nieuwe parkeergarage is terugverdiend. Emil Polak legde uit dat ARTIS een goed doel is en dat de investering in de parkeervoorziening niet op zichzelf kan worden terugverdiend, mede omdat de parkeergarage geen commerciële garage is, maar een onderdeel van het park en een bezoek aan ARTIS.

Een andere buurtbewoner vroeg waarom er, na jarenlang onderzoek naar een ondergrondse parkeergarage, nu opnieuw bovengrondse varianten worden onderzocht. Ook werd gevraagd hoe flexibel deze gebouwen in de toekomst werkelijk zijn en of ze eenvoudig een andere functie kunnen krijgen.

Wouter Veldhuis lichtte toe dat grote parkeergarages niet eenvoudig kunnen worden omgebouwd. Daarom zijn ook varianten onderzocht met een bovengrondse parkeerlaag die in de toekomst relatief eenvoudig kan worden verwijderd. Dit biedt meer flexibiliteit als de parkeerbehoefte afneemt.

Ook werd gesproken over variant 5, waarbij in een volgende fase ruimte zou kunnen ontstaan voor een nieuw dierenverblijf.

Ruimte voor groen en biodiversiteit
Een buurtbewoner benadrukte dat het huidige parkeerterrein en de aangrenzende strook langs het water veel kansen bieden voor natuurontwikkeling. Volgens deze bewoner ligt hier een strook van bijna 1.000 m² die beter benut kan worden voor groen en biodiversiteit.

De bewoner gaf aan begrip te hebben voor de financiële afwegingen van ARTIS, maar vroeg tegelijkertijd om de ecologische waarde van deze plek niet uit het oog te verliezen. De inrichting van het terrein zou volgens deze bewoner niet alleen vanuit parkeren, maar vooral vanuit de mogelijkheden voor natuur en leven moeten worden bekeken.

Fietsparkeren en alternatieve bereikbaarheid
Het aantal fietsparkeerplaatsen kwam ter sprake. Een buurtbewoner vond dat er in de gepresenteerde varianten te weinig ruimte voor fietsen is opgenomen. Wouter Veldhuis herkende dit aandachtspunt en gaf aan dat ook rekening moet worden gehouden met verschillende soorten fietsen, waaronder bakfietsen. Het inpassen van voldoende fietsparkeerplaatsen vraagt om verdere uitwerking.

Een andere aanwezige stelde voor om te onderzoeken of bezoekers, waaronder schoolgroepen en touringcars, via de omgeving van het Tropeninstituut naar ARTIS kunnen komen. Daarbij werd het idee geopperd om aan die kant een extra entree te maken.
Wouter Veldhuis gaf aan dat dit een interessante gedachte is. Tegelijkertijd wees hij erop dat alle faciliteiten voor scholen aan de voorzijde van het park liggen en de parkeervoorziening van ARTIS ook wordt gebruikt door bezoekers van andere culturele instellingen in de omgeving. Ook kwam het idee van een speciale tramverbinding voor schoolgroepen ter sprake.

Emil Polak staat open voor het verkennen van dergelijke ideeën, maar wees op praktische beperkingen. Het GVB heeft te maken met bezuinigingen en het aantal tramverbindingen naar ARTIS is afgenomen. Waar vroeger meerdere tramlijnen beschikbaar waren, is momenteel vooral lijn 14 van belang voor de bereikbaarheid. ARTIS wil bovendien voorkomen dat schoolgroepen met jonge kinderen lange afstanden moeten lopen. Een tweede entree zou daarnaast extra personeel vragen.

Belangrijkste aandachtspunten uit het gesprek
Uit het kringgesprek kwamen verschillende aandachtspunten naar voren voor de verdere uitwerking van de parkeervarianten:

- **Hoogte en omvang:** de voorkeuren verschillen. Sommige aanwezigen zien variant 5 en 6 als een goed compromis, terwijl anderen pleiten voor een zo laag mogelijke parkeervoorziening.
- **Parkeercapaciteit:** er is behoefte om te onderzoeken of het aantal parkeerplaatsen (eerder) kan worden verminderd.
- **Groen en biodiversiteit:** bewoners vragen aandacht voor de kansen om het terrein en de strook langs het water te vergroenen.
- **Kosten en flexibiliteit:** er zijn vragen over de financiële haalbaarheid en de mogelijkheden om de parkeervoorziening in de toekomst aan te passen of te verwijderen.
- **Fietsparkeren:** er is aandacht nodig voor voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bakfietsen.
- **Bereikbaarheid:** bewoners denken mee over alternatieven voor autoverkeer, waaronder bestaande parkeergarages, openbaar vervoer en een mogelijke andere toegang tot ARTIS.

Samenvatting reactieformulieren 19 oktober 2026

Aanwezigen kregen een A3-vel met zes varianten voor het parkeerterrein (zie kader). Per variant konden ze plus- en minpunten noteren en tot slot konden ze een voorkeursvariant aanwijzen. 52 formulieren zijn ingevuld achtergelaten.

Zes varianten

1. 6 lagen bovengrondse parkeergarage met parkeerterrein voor touringcars
2. 4 lagen bovengrondse parkeergarage zonder plek voor touringcars
3. 3 lagen ondergrondse parkeergarage met parkeerterrein voor touringcars
4. 3 lagen ondergrondse parkeergarage zonder plek voor touringcars
5. Fase 1: 1 laag ondergronds parkeren en 1 laag op maaiveld zonder touringcars
   Fase 2: maaiveld voor groen en dieren
6. Fase 1: 1 laag op maaiveld en 1 laag parkeerdek zonder touringcars
   Fase 2: dak voor groen en dieren

Voorkeuren
De meeste mensen (42%) hebben de voorkeur voor variant 6. Een paar daarvan alléén als direct fase 2 wordt gerealiseerd.
Op de tweede plaats (30%) staat variant 5. Ook hiervan een paar als direct fase 2 wordt gerealiseerd.
Op de derde plaats (20%) staat variant 4.
Variant 1 wil niemand. Slechts 1 persoon ziet wel wat in variant 2.
3 Personen (6%) hebben de voorkeur voor variant 3.
1 Persoon draagt een 7e variant aan: bouw een overkapping op poten boven een deel van de bestaande parkeerplaats. Het gebouw blijft licht en luchtig doordat het een open garage is. De ruimte die vrijkomt gaat naar de olifanten.

Plus- en minpunten
Als pluspunt wordt bij alle varianten genoemd: meer ruimte voor groen en dieren en behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen zodat ARTIS geen bezoekers verliest.
Voor de dierenverblijven wordt overal gepleit voor verblijven die geïntegreerd worden in het landschap.
Voor het parkeergedeelte wordt overal gepleit voor een zo groen mogelijke uitstraling.
Enkele mensen noemen de mogelijkheid om de ondergrondse varianten als schuilkelder te gebruiken als pluspunt. Daar tegenover staat de opmerking van anderen dat de ondergrondse varianten brandgevaarlijk zijn en het risico hebben van teveel druk op de bodem en het grondwater.
Veel mensen, ook de pleitbezorgers voor ondergrondse varianten, noemen de hoge kosten voor ARTIS als belangrijk minpunt van de ondergrondse varianten.
Bij alle varianten wordt gevraagd om meer ruimte voor fietsen, liefst dichter bij de entree.
Verreweg de meeste mensen pleiten voor een andere plek voor touringcars om groepen te laten uit- en instappen.
Een enkeling is pleitbezorger van een arboretum op die plek.
Tenslotte pleiten sommigen vurig voor behoud van het Mahatma Gandhiplantsoen.

Plus- en minpunten van variant 1 en 2
De meeste mensen kunnen geen enkel pluspunt noemen bij deze varianten, vooral omdat de gebouwen te hoog zijn en de openheid wegnemen. Een plusje van 2 ten opzichte van 1 is dat daar de touringcars weg zijn.

Plus- en minpunten bij variant 3
Dezelfde plus- en minpunten worden genoemd als bij 4, maar extra minpunt is de parkeerplaats voor touringcars. Die willen de meeste mensen daar weg.

Plus- en minpunten bij variant 4
De meest genoemde pluspunten bij variant 4 zijn (in volgorde van vaakst genoemd):
- Maximale ruimte voor groen en dieren
- Geen zicht op een lelijke parkeerplaats
- Geen gebouwen en behoud van de openheid naar de buurt.

De meest genoemde minpunten bij variant 4 zijn (in volgorde van vaakst genoemd):
- De hoge kosten; velen noemen de variant wel wenselijk, maar waarschijnlijk financieel niet haalbaar)
- Geldverspilling als later minder bezoekers met de auto komen. Daar worden ook oplossingen voor aangedragen: waterberging, schuilkelder en parkeren voor buurtbewoners zodat de straten kunnen worden vergroend.
- De lange bouwtijd en dus langdurige overlast voor omwonenden.

Plus- en minpunten bij variant 5 en 6
De meest genoemde pluspunten bij variant 5 en 6 zijn (in volgorde van vaakst genoemd):
- De flexibiliteit en toekomstbestendigheid
- De betaalbaarheid voor ARTIS (vooral bij variant 6)
- De laagte en de openheid naar de buurt (vooral bij variant 5 fase 2)

- De eenvoud en de beperkte bouwtijd (en dus beperkte overlast voor omwonenden); vooral bij variant 6.

De meest genoemde minpunten bij variant 5 en 6 zijn (in volgorde van vaakst genoemd):

- De kosten (vooral bij variant 5)
- De lange bouwtijd (bij variant 5 t.o.v. 6)
- De twijfel of de tweede fase er ooit komt.